UNIVERSITÉ DE DIJON — FACULTÉ DE DROIT

LES VOITURES DE PLACE

ETUDE DE LA RÉGLEMENTATION PARISIENNE DE LA CIRCULATION

« ..... *Ut itinerantibus nullus impedimentum faciat.* » (mars 779, deuxième Capitulaire de Charlemagne.)

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences Politiques et Economiques)

SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE DIJON

Le Vendredi 28 Juin 1912, à 1 heure 1/2 du soir

PAR

GEORGES MARESCHAL

Avocat à la Cour d'Appel

Sous la présidence de M. DELPECH, professeur.

Suffragants { MM. DESLANDRES, *professeur.*
DE NESMES-DESMARETS, *chargé de cours.*

DIJON

IMPRIMERIE L. MARCHAL

5, RUE DOCTEUR-CHAUSSIER, 5

(Place Darcy)

1912

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41535717_0002

LES VOITURES DE PLACE

UNIVERSITÉ DE DIJON — FACULTÉ DE DROIT

LES VOITURES DE PLACE

ETUDE DE LA RÉGLEMENTATION PARISIENNE DE LA CIRCULATION

« ..... *Ut itinerantibus nullus impedimentum faciat.* » (mars 779, deuxième Capitulaire de Charlemagne.)

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences Politiques et Economiques)

SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE DIJON

Le Vendredi 28 Juin 1912, à 1 heure 1/2 du soir

ACAD. LUGD. BAT. PUBL.

PAR

GEORGES MARESCHAL

Avocat à la Cour d'Appel

Sous la présidence de M. DELPECH, professeur.

Suffragants { MM. DESLANDRES, *professeur.*
DE NESMES-DESMARETS, *chargé de cours.*

DIJON

IMPRIMERIE L. MARCHAL

5, RUE DOCTEUR-CHAUSSIER, 5

(Place Darcy)

1912

INTRODUCTION

Au début de toutes les conquêtes comme à l'origine de toutes les civilisations, la première préoccupation du conquérant ou du civilisateur est d'établir des communications, d'améliorer les routes, de faciliter les transports, en un mot de *réglementer la Circulation.*

Ce terme général de « Circulation » a peine à rappeler l'importance et l'infinie complexité de toutes les questions qui s'y rattachent : la circulation, ce sont, chez les peuples primitifs, les longues caravanes amenant jusqu'aux fleuves ou jusqu'à la mer voyageurs peu nombreux et produits rares d'une industrie à peine développée ; ce sont les lentes barques à rameurs ou à voiles, c'est le roulage, avec ses coches et ses postes ; c'est, au XIX^e^ siècle, la vapeur avec ses chemins de fer et ses paquebots ; c'est encore et enfin, de nos jours, l'essence et l'alcool, avec ses automobiles et, demain, ses aéroplanes... (1)

Nous avons pris comme sujet d'étude, dans ce

(1) Citons à ce sujet G. MONTENOT. *La circulation aérienne envisagée au point de vue juridique.* Thèse, Dijon 1911.

grand Chapitre de la Circulation, un des moyens de transport les plus anciens, un des plus modestes, celui, peut-être, le moins étudié, et, peut-être aussi, le plus important encore : la Voiture.

Pour simple qu'il paraisse à première vue, il n'en comporte pas moins des développements si importants que nous avons dû le réduire de tous côtés, le limiter de toutes parts.

Dans la multiplicité des catégories de « Voitures » nous ne prendrons qu'un type très spécial : « la Voiture de Place », c'est-à-dire que par là même nous écarterons de notre étude ce qui touche aux questions de transport en commun : chemins de fer, paquebots, tramways, omnibus, etc.

D'autre part, nous nous en tiendrons au seul point de vue de la Réglementation de la Circulation, laissant de côté la Législation Financière, les Impôts et Taxes dont sont frappées les voitures de place, de même que le Droit Civil et toutes les questions de responsabilité en cas d'accident (1).

---

(1) Toutefois nous ne croyons pas inutile de donner quelques références bibliographiques sur les questions ainsi écartées de notre étude.

Au point de vue du droit administratif, pour les *Transports en commun*, chemins de fer, métropolitain, omnibus, autobus, tramways, bateaux, etc., cf. la thèse très documentée de M. Mossé : *Du régime des transports en commun à Paris*, Paris, 1906 ; A. Mauras : *Etude sur les transports en commun à Paris*, Lyon, 1905 ; Révérand : *Conditions d'exploitation du Métropolitain*, Paris, 1904.

Au point de vue du Droit civil, pour les questions de *Responsabilité*, voir le remarquable travail de M. Albert Zens : *De la responsabilité du voiturier à raison des accidents de personne*, Paris, 1896 et notamment les références indiquées page 51 en note.

Ed. Thaller, *Traité général théorique et pratique de Droit commercial : Les Transports*, par Louis Josserand, *Sur la nature, l'incidence, l'étendue*

Enfin, dans cette étude spécialisée sur les voitures de place au point de vue administratif, nous nous occuperons seulement des « Voitures de Place à Paris ».

Cette exclusion du système provincial des voitures de place tient à deux raisons : la première, d'ordre matériel, est l'absence d'une documentation suffisamment précise et complète (1), la seconde est la faible importance des voitures de place dans la circulation urbaine en province et la facilité relative de cette circulation.

Il n'en est pas de même à Paris, où les voitures de place sont un des éléments principaux de la circulation et où le problème de la circulation se pose avec une acuité particuliére. Sa solution est la constante préoccupation des pouvoirs publics, comme autrefois la solution du problème de la circulation interurbaine fut le souci le plus impérieux des anciens rois de France.

---

de la responsabilité, p. 751, n° 851 à 920; *Sur les procès en responsabilité*, p. 819 à 842, Paris, Arthur Rousseau, 2 fascicules, 1910 et 1911. — Voy. également Lyon-Caen et Renault, *Traité de Droit commercial*, 4e édition, 1906, t. III, nr 591 et suiv.; Picard, *Traité des chemins de fer*, t. IV *passim*; Sarrut, *Législation et jurisprudence sur les transports par chemin de fer*, 1 volume, 1874, n° 416 et suiv.; Duverdy, *Traité du contrat de transport*, 2e édition, 1874, n° 39 et suiv.; Wahl, *Du contrat de louage*, 3e édit., 1907, t. II, n° 3494 et suiv.; Exner, *La notion de la force majeure, théorie de la responsabilité dans le contrat de transport*, Paris, 1892.

Au point de vue de la *Législation financière*, nous renvoyons aux ouvrages suivants pour l'étude du Régime fiscal : Gabriel Pinet : *Etude critique du régime fiscal des voitures publiques de terre*, Paris, 1906; *Dictionnaire général des Contributions Indirectes*, v° *Voitures, Roulage*; Gruson : *De l'impôt sur les transports*. Paris 1898.

(1) Même à Paris, une commission instituée par le ministre des travaux publics en 1894 pour réviser les règlements sur les voitures de place, n'a pu retrouver la majorité des ordonnances et arrêtés en vigueur!

Ce dernier problème était cependant relativement simple à résoudre. La circulation interurbaine, soit en France, soit dans les colonies à peine entr'ouvertes à la civilisation, est rendue possible par l'établissement de routes convenablement entretenues et suffisamment surveillées.

Les conditions de la circulation urbaine sont différentes : à côté de facteurs semblables à ceux de la circulation interurbaine, facteurs de sécurité et d'entretien des voies de communication, d'autres ont surgi, inéluctables et irréductibles : l'amélioration des moyens de transport (établissement des chemins de fer), le développement de la population (annexion des communes comprises entre l'ancien mur d'octroi et les fortifications), la prospérité du commerce et de l'industrie (expositions universelles), l'application de jour en jour plus fréquente de l'adage : « *Time is money* ». Ces facteurs nouveaux ont créé à Paris une situation de fait telle que les pouvoirs publics ont dû la subir et constater leur impuissance (1).

---

(1) « ... Qu'on ne vienne pas dire que l'achèvement du réseau du Métropolitain, que la réorganisation du service des tramways et des omnibus constitueront le véritable remède à ce mal dont souffrent les Parisiens : ce ne seront, à mon avis, que vains palliatifs, car la cause du mal n'en subsistera pas moins et ne fera que s'amplifier avec le temps... » (Rapport de M. Achille sur la Préfecture de police, 1908).

De même, M. Dausset, conseiller municipal, dans son rapport sur le budget de 1910, conclut : « ... Voilà le problème dont la solution est si obscure encore, et néanmoins si nécessaire... Le problème devient chaque jour plus énigmatique... »

Enfin le préfet de police lui-même, M. Lépine, fait à la séance du 21 juin 1907 cette déclaration au Conseil municipal : « Je reconnais que Paris souffre d'une circulation trop intense. C'est une gêne et c'est un danger. Paris en pâtit certainement... mais cette misère est une rançon de sa richesse... Nous n'y pouvons rien : c'est un mal auquel il faut se soumettre, tout en cherchant à en atténuer les effets. »

Le problème n'en reste pas moins entier avec, en lui-même, cette intime contradiction que ce mal vient en réalité de la prospérité de notre capitale (1), et que, par suite, la solution ne saurait en aucune façon consister dans la limitation de la circulation, mais au contraire dans une plus grande facilité de la circulation, dans son amélioration.

Irrésolu encore, le problème est-il irrésoluble ? Quelles sont les causes exactes du mal ? Quels, les remèdes employés ?

Pour fixer nettement l'importance de ce mal, il est nécessaire de préciser les données du problème de la circulation et c'est seulement après avoir précisé par des chiffres, par des statistiques l'encombrement actuel de la voie publique, que nous pourrons déterminer l'importance relative des voitures de place dans cette circulation et comprendre la nécessité de leur réglementation (2).

La difficulté de la circulation dans Paris date déjà de fort longtemps : nous n'en voulons donner comme preuves que l'assassinat d'Henri IV le

---

(1) Il est inutile, nous semble-t-il, d'expliquer que l'intensité de la circulation est fonction directe de l'intensité du trafic et par suite de l'intensité du travail, de la prospérité, de la richesse.

(2) Les éléments technique et statistique contenus dans ces développements nous ont été obligeamment fournis par les représentants des principales compagnies auprès desquels nous avons fait une enquête, et par M. de Pietra Santa, inspecteur divisionnaire de la circulation à la Préfecture de police, auxquels nous adressons tous nos remerciements pour l'aimable accueil qu'il nous ont réservé.

16 mai 1610 (rendu possible par un barrage momentané de la rue de la Ferronnerie) et la VI[e] satire de Boileau « Sur les embarras de Paris » (1660), dont plus d'un passage serait encore d'actualité (1).

Le nombre des voitures était cependant très restreint. Il n'existait, que 3 carrosses en 1550; les auteurs donnant le chiffre de 318 pour l'année 1658. C'est seulement, à partir de cette date, que les carrosses se multiplient très rapidement.

Au XVIII[e] siècle, les statistiques varient entre 6.000 et 24.000 carrosses. En réalité, il n'a jamais été dressé de statistiques précises et exactes sur le nombre des voitures (2). Les chiffres, quoique approximatifs, permettront néanmoins de comparer avec quelque certitude les différentes situations, à condition de considérer des dates assez éloignées entre elles.

---

(1) « ... Quand un autre à l'instant, s'efforçant de passer
Dans le même embarras, se vient embarrasser,
Vingt carosses bientôt, arrivant à la file
Y sont en moins de rien suivis de mille :
... Chacun prétend passer... »

(Vers 49-53, IV[e] satire de Boileau). Boileau s'est inspiré dans cette satire de Juvénal (fin de sa 3[e] satire) et de Martial (57[e] épigramme) qui tous deux avaient décrit les embarras de Rome.

(2) Cette constatation relative aux statistiques des XVIII[e] et XIX[e] siècles ne semble pas surprenante lorsqu'on étudie les statistiques du XX[e] siècle. M. Emile Massard, dans son rapport au conseil municipal du 30 mai 1910, constate en effet, page 42, qu' « il est extrêmement difficile de dresser une statistique exacte des véhicules de tous genres dans Paris. C'est même tout à fait impossible. Jamais les chiffres de la Préfecture de police, de la Direction des affaires municipales et de la Direction des finances n'ont pu être les mêmes... Chose plus extraordinaire encore : les chiffres fournis par la Direction des finances de la ville ne concordent pas avec ceux du ministre des finances!... »

En 1819, on compte à Paris 23.000 voitures, se décomposant ainsi :

9.000 voitures bourgeoises (1).
2.000 fiacres.
900 voitures de remise.
500 voitures de l'extérieur.
700 voitures de messageries.

Au total 13.000 voitures pour le transport des personnes et 10.000 pour les voitures de marchandises.

Au milieu du siècle (1853), il existe 32.000 voitures, dont 15.000 pour les personnes, comprenant 9.000 voitures bourgeoises, 2.000 fiacres, 2.500 voitures de remise à l'heure ou à la course, 900 voitures de remise au mois et à l'année, et 386 omnibus.

A la fin du XIX[e] siècle, en 1891, le chiffre, en progression constante, est de 45.085 véhicules, dont le détail s'établit ainsi (2) :

1° Voitures bourgeoises de toutes sortes.....		12.893
2° Voitures de louage.	Voitures de place (3)	9.136
	Voitures de remise..	4.710
3° Voitures pour le transport en commun :		
Omnibus.....		628
Tramways.....		806

(1) Environ 4.000 carrosses et 5.000 cabriolets.

(2) D'après A. MARTIN, *ouvr. cité*, p. 209. — Voy. aussi *La Transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales*, par A. de FOVILLE, Paris, 1880.

(3) Dans le chiffre indiqué, la Compagnie générale des voitures à Paris figurait pour 7.867 unités.

Chemins de fer : voitures et omnibus...	506	
Messageries des environs de Paris (1)...	786	
Omnibus pour les facteurs dans Paris...	28	
Total des voitures affectées au transport des personnes.....	29.493	29.493
1° Voitures de charge et haquets	11.669	
2° Voitures d'approvisionnement des halles...	1.911	
3° Voitures servant à l'entretien de la voirie..	1.430	
4° Voitures de vidange.....	427	
5° Voitures de la poste. entre les bureaux ..	85	
5° Voitures de la poste. entre les bureaux et les gares	70	
Total des voitures affectées au transport des marchandises.....	15.592	15.592
Total des voitures.....		45.085
Ajoutons, pour avoir une idée plus générale de la circulation en 1891, le nombre des animaux de bât ou de trait, évalué, d'après le calcul des administrations (2), à.....		78.851

Ces totaux imposants restent cependant très inférieurs aux chiffres du xx^e^ siècle. Le tableau de l'année 1910 complètera ce rapide exposé statistique. Il importe de remarquer, avant d'en aborder la lecture, que les chiffres s'appliquent à des catégories très diverses de véhicules. Parmi ceux-ci, peuvent être dénombrés avec exactitude :

---

(1) Les messageries au long cours, encore au nombre de 500 en 1853, ont complètement disparu au moment de la construction des chemins de fer. Le premier chemin de fer a été construit de Saint-Etienne à Andrézieux en 1823, mais c'est seulement dans la seconde moitié du xix^e^ siècle que leur exploitation devient importante. En effet, en 1841 il n'y avait encore que 877 kilomètres de voies et 566 seulement étaient exploités (*Grande Encycl.*, v° Ch. de fer).

(2) Dans ce chiffre, la Compagnie Générale des voitures à Paris comptait 10.525 chevaux.

1° Les voitures particulières hippomobiles et automobiles, à cause de l'impôt direct dont elles sont frappées ;

2° Les fiacres attelés, automobiles ou de remise, les omnibus et autobus, les tramways, à cause de la redevance à la ville et du permis de circulation de la préfecture de police ;

3° Les voitures à deux roues, à cause de l'obligation d'avoir un numéro ;

4° Les bicyclettes, à cause de l'impôt.

Les autres véhicules, au contraire, qui ne paient aucun impôt et ne sont soumis à aucun numérotage, à aucune autorisation, ne peuvent être chiffrés qu'approximativement. Ce sont :

1° Les voitures de magasins, charbonnages, chemins de fer, etc., etc. ;

2° Les voitures à bras ;

3° Les voitures des quatre-saisons (1) ;

4° Les voitures des services militaire et administratif ;

5° Les voitures destinées à la location au mois ;

6° Les voitures d'entrepreneurs (travaux, constructions) ;

7° Les voitures remisées hors Paris et circulant dans Paris (2).

---

(1) On connaît le nombre des marchands autorisés, mais non celui des marchands circulant.

(2) Le ministère de la guerre dresse actuellement la statistique de ces 7 catégories de véhicules, mais ne terminera ce travail que dans un an environ (Rapport Massard, p. 44).

La récapitulation des chiffres de ces diverses catégories et la lecture du total général expliqueront surabondamment les causes de la difficulté actuelle de la circulation dans Paris si l'on remarque que les artères n'ont pas subi de grands changements depuis une cinquantaine d'années, tandis que le nombre des véhicules a décuplé.

TABLEAU DES DIFFÉRENTS VÉHICULES CIRCULANT DANS PARIS EN 1910

1° Chiffres connus

	Animales	Automobiles	Totaux
Voitures publiques	12.336	5.188	17.524
Transports en commun	698	2.425	3.123
Voitures particulières	6.523	8.017	14.540
Voit. de commerce à 2 roues	46.709	»	46.709
Bicyclettes	267.422	»	267.422
			349.290

2° Chiffres approximatifs

Voitures à bras	20 000
Voitures des quatre-saisons	9.000
Voitures à 4 roues (camionnages et transports divers)	50.000
Total général	428.290

Ce chiffre énorme de 428.000 véhicules n'est d'ailleurs pas définitif. On transforme actuellement les moyens de transports en commun : la traction mécanique substituée à la traction animale permettra, en augmentant la vitesse, de multiplier les départs, les courses, mais accroîtra d'autant l'encombrement de la voie publique. La construction des chemins de fer souterrains (Métropolitain, Nord-Sud, Orléans) a semblé un

instant devoir apporter la solution du problème, mais on a, peu de temps après, constaté que, contrairement aux prévisions, la circulation à la surface n'en avait pas été améliorée.

Considérons, par exemple, l'influence générale du Métropolitain. Elle a provoqué la multiplication des déplacements (1) du public rendus plus rapides : elle a, par suite, accru la circulation générale des piétons. Mais, par contre, le Métropolitain n'a causé et ne pouvait causer aucun changement dans le nombre des véhicules servant au transport des marchandises, ni dans celui des voitures de luxe dont les voyageurs n'utilisent pas le Métropolitain : tout au plus a-t-on constaté un léger fléchissement dans la catégorie des fiacres, fléchissement qui s'explique par la lenteur de ces véhicules comparée à la vitesse des véhicules à traction mécanique.

Remarquons toutefois, comme nous l'avons précédemment indiqué, que la période actuelle est une période de transformation : très prochainement la plupart des fiacres seront remplacés par des automobiles. Qu'en résultera-t-il ? Les automobiles ne présenteront pas pour le public les nombreux inconvénients du Métropolitain : descente dans un souterrain, attente du convoi,

---

(1) Le nombre des voyageurs transportés par le Métropolitain depuis sa construction est : en 1900, 16 millions de voyageurs; 1901, 48 millions ; 1902, 62 millions; 1903, 100 millions; 1904, 118 millions; 1905, 149 millions; 1906, 165 millions; 1907, 195 millions; 1908, 230 millions; et 1909, 254 millions.

trajet souvent fort long aux points de correspondance, nouvelle attente, ascension d'étages, atmosphère lourde, changements de température, bousculades, etc., etc.

Le public, vraisemblablement, préférera, dans de nombreux cas, l'automobile au Métropolitain. Nous retomberons alors dans le précédent problème : la difficulté de la circulation à l'air libre. Le Métropolitain soutiendra sans doute la concurrence des transports à la surface tant que leur circulation sera, comme aujourd'hui, entravée, ralentie par des embarras et des arrêts perpétuels, mais, en tous cas, rien ne permet de conclure qu'il améliorera et facilitera la circulation à la surface du sol (1).

Devons-nous décider que le problème de la circulation urbaine à Paris ne peut être résolu? Il serait sans doute téméraire d'exprimer une opinion

---

(1) M. Daniel Bellet, professeur à l'Ecole libre des Sciences politiques à Paris, étudie cette question dans un article de la *Revue Economique internationale* de janvier 1908, p. 207.

La confirmation de ce fait que la multiplication des moyens de transport multiplie la circulation au lieu de la diminuer proportionnellement pour chacun, se trouve dans tous les compte rendus des assemblées générales de la Compagnie Générale des voitures.

Le compte rendu du 27 avril 1903 donne notamment, page 27, cette intéressante observation statistique :

« ... Durant cette période (de 1865 à 1901), la population parisienne a augmenté d'environ 48 o/o alors que le nombre des personnes ayant fait usage des moyens de transport s'est accru de 316 o/o.

VOYAGEURS TRANSPORTÉS

	1865	1901	AUGMENTATION
Voitures de place.....	10.840.890	29.779.620	174 o/o
Omnibus.....	104.579.750	266.935.912	155 o/o
Ch. de fer de ceinture ..	3.664.735	31.398.348	756 o/o

définitive à ce sujet. Toutefois, nous ne saurions admettre, avec certains publicistes, que l'application d'une réglementation, même minutieuse et strictement observée, puisse assurer la libre et rapide circulation dans les rues de Paris des 500.000 véhicules qui s'y rencontrent. La solution la plus rationnelle consisterait, semble-t-il, à transformer toutes les grandes artères de la capitale, à leur donner une largeur proportionnée aux besoins de la circulation et de la vie modernes.

Cette solution, nous nous hâtons de l'ajouter, est, en fait, à peu près impraticable : un emprunt susceptible de couvrir les dépenses incalculables entraînées par cette réforme ne pourrait pas être supporté par les finances de la ville de Paris (1).

Laissons à l'avenir le soin de trouver la solution la plus satisfaisante de ce problème, dont nous avons posé les données principales, et examinons maintenant l'importance relative des voitures de place dans la foule des véhicules de toutes espèces et de toutes catégories.

Nous avons, dans les statistiques spéciales des voitures de place, comme dans les statistiques générales, des différences sensibles entre les chif-

---

(1) La municipalité de Paris semble cependant vouloir entrer dans cette voie, et arriver progressivement à l'amélioration de la circulation par la réfection, l'élargissement et la création de nouvelles avenues et boulevards. — Cf. le projet de M. Dausset soumis au conseil municipal en décembre 1911 et le plan de nombreuses améliorations projetées dans le n° 409 du quotidien *Excelsior*.

fres de la municipalité et ceux de la Préfecture de police.

La Direction des affaires municipales donne, pour 1909, les chiffres suivants :

	Traction animale	Traction automobile	Total
Voitures de place	7.883	4.034	11.917
Voitures de grande remise...	3.253	1.039	4.292
Voitures de 1re classe.....	66	92	158
Voitures de chemins de fer ...	1.134	23	1.157
	12.336	5.188	17.324

La Préfecture de police donne, pour la même année, 11.325 voitures à traction animale, 5.005 à traction mécanique.

Enfin, les derniers chiffres que nous avons pu nous procurer sont les suivants :

	Hippomobiles	Automobiles	Total
Voitures de place	6.292	6.168	12.460
Voitures de grande remise ...	2.804	1.434	4.238
	9.096	7.602	(1) 16.698

D'après ces statistiques, les voitures de place ne représenteraient guère qu'1/20e, et, déduction faite des bicyclettes, environ 1/10e du nombre total des véhicules circulant à Paris.

En réalité, les voitures de place tiennent dans la circulation générale une place considérable qui n'est pas proportionnée à leur nombre relativement peu élevé : les voitures de place, en effet,

---

(1) Chiffres de la Préfecture de police au 16 octobre 1911. — D'autre part, nous signalerons qu'au début de la dernière grève des automobiles de place le 28 novembre 1911, les chiffres de la Préfecture de police reproduits par la presse sont : fiacres automobiles : 6.309.

Le tableau ci-dessous, que nous donnons sous toutes réserves, indique

sont en circulation ou sur la voie publique toute la journée, alors que les autres voitures ne l'occupent que temporairement ; d'autre part, on les rencontre surtout dans le centre de Paris, alors que la plupart des autres véhicules sont disséminés à peu près uniformément dans toute la capitale.

Il en résulte qu'au moins sur certains points, et sur la plupart des grandes voies de communication parisiennes, les voitures de place sont un des principaux éléments de la circulation.

*
* *

L'importance de la circulation des voitures à Paris, et particulièrement celle des voitures de place, étant connues, deux questions préliminaires se posent :

Pourquoi réglemente-t-on la circulation ?

Pourquoi réglemente-t-on les voitures de place

---

que les voitures de place actuellement en service dans Paris se divisent approximativement comme suit entre les compagnies :

	Voitures à traction animale	Automobiles	Voitures automobiles en construction
Compagnie française des voitures automobiles de place		2.500	
Compagnie Générale des voitures à Paris	3.500	1.200	400
Autos fiacres		850	150
Metcor		100	
Paris-Taxis (drapeau bleu)		120	
Camille	100	50	
La Métropole-Voitures		100	100
Urbaine	750	100	
Célérité		100	
Valentin	200		
Paul	200		
Totaux (pour les grandes compagnies)	4.750	5.120	650

Les autres voitures appartiennent à des petits loueurs, à des cochers propriétaires de leurs voitures ou à des coopératives.

plus sévèrement, plus minutieusement que les autres voitures, voitures bourgeoises ou voitures de marchandises ? Les unes et les autres font usage de la voie publique, y circulent et y stationnent. D'où vient la spécialisation des règlements ?

La première de ces questions : Pourquoi règlemente-t-on la circulation ? est très simple à résoudre. La liberté de chacun doit être limitée dans l'intérêt de la liberté de tous. En particulier, la nécessité d'assurer la liberté et la sûreté de la circulation impose la limitation de la liberté de circuler. Or, limiter la liberté de circuler, c'est réglementer la circulation (1). On assurera la liberté de la circulation en réglementant les itinéraires, la vitesse des véhicules ; on procurera la sécurité à tous ceux qui circulent sur la voie publique dans des voitures en réglementant la forme, le poids, les dimensions des véhicules, les conditions d'hygiène, de stabilité, etc., etc. On facilitera cette circulation en établissant des règles générales, destinées à l'améliorer en la rendant moins heurtée et plus rapide.

Les résultats obtenus justifieraient à eux seuls l'utilité de la réglementation, si d'autres considérations ne nous prouvaient que cette réglementation n'est pas seulement utile mais encore rationnelle.

La circulation, l'exploitation des voitures de

---

(1) La circulation réglementée est celle qui a lieu sur le domaine public, ainsi qu'il est défini par l'article 538 du Code civil.

place se font et ne peuvent se faire que sur le domaine public, ne l'oublions pas.

Lorsque nous considérons, par exemple, des propriétés privées, nous comprenons que la puissance publique n'intervienne pas pour réglementer les industries qui s'y exercent, ou n'intervienne que dans des cas très particuliers. Il nous semble rationnel que ses pouvoirs soient, dans ce cas, très limités (1). On lui reconnaît le droit de supprimer les éléments d'insécurité ou de danger, mais on ne lui accorde pas le pouvoir d'imposer des redevances ou de supprimer une de ces industries.

Si, au contraire, ces industries s'exercent dans des établissements ouverts au public, nous admettrons que l'Administration aie des pouvoirs beaucoup plus considérables. Le public étant plus exposé, elle établira une surveillance, ou même un contrôle. Mais elle sera encore limitée et ne pourra pas imposer de taxes spéciales, ni prescrire des autorisations ou des réglementations individuelles.

Prenons, enfin, une dernière hypothèse, celle des industries qui s'exercent sur la voie publique.

Ces industries se divisent en deux catégories : celles qui font de la voie publique un usage anor-

---

(1) « Les limites de l'intervention de la puissance publique seront plus ou moins étroites suivant le lieu lui-même où s'exerceront les différentes industries ». Romieu, cours professé à l'Ecole des Sciences politiques. — Voy. également thèse A. Mossé. *Du régime des transports en commun à Paris*, p. 101 et suivantes.

mal et irrégulier, et celles qui l'utilisent dans un but conforme à sa destination (1).

Pour les premières, qui comprennent les professions de forains, de vendeurs au marché, dans des kiosques (journaux, fleurs), dans des échoppes, etc., toutes professions qui encombrent à demeure la voie publique, qui l'obstruent, qui gênent la circulation générale, nous admettons facilement qu'il n'y ait aucune limitation aux pouvoirs de l'autorité administrative (2). Elle autorisera l'exercice de ces professions ou les suspendra, les contrôlera, leur imposera des taxes. En un mot, les particuliers qui voudront exercer ces professions seront à l'entière discrétion de l'administration.

En sera-t-il de même pour les industries qui font de la voie publique un usage conforme à sa

---

(1) M. Hauriou, dans son *Précis de Droit administratif*, 7e édition, p. 735, critique cette théorie admise par M. Barthélemy et basée sur l'usage normal ou l'usage anormal du domaine public.

Selon M. Hauriou, c'est là un critérium de législation plutôt que d'interprétation, parce qu'il ne s'appuie pas sur un détail matériel. Il lui semble préférable de prendre pour base de la distinction le détail matériel de l' « emprise sur le domaine ».

M. Berthélemy ne pouvait pas adopter ce criterium qui serait en contradiction avec toute sa théorie sur le domaine public insusceptible, d'après lui, de toute espèce de propriété et de toute espèce d'emprise (Cf. Hanrion, *Précis de Droit administratif*, 7e édition, pages 733 à 740).

Remarquons toutefois que M. Hauriou, dans son chapitre sur « Le but et les moyens de la police administrative » (p. 511 et suivantes), traite le droit pour la police de prescrire certains actes, d'interdire certaines manifestations ou de les soumettre à l'autorisation préalable en faisant les mêmes distinctions que M. Berthélemy : 1° Droits de la police dans les propriétés privées ; 2° Droits de la police dans les lieux publics ; 3° Droits de la police sur les voies publiques.

(2) Sauf, naturellement, les réserves générales d'agir sans excès de pouvoir, violation des formes, détournement de pouvoir, et dans l'intérêt général.

destination et en particulier de l'industrie des voitures de place ? Ces voitures circulent et s'arrêtent, stationnent sur la voie publique comme toutes les voitures. Pourquoi les réglemente-t-on d'une façon particulière ?

Deux théories sont en présence. Les partisans de la première théorie disent : La voie publique est destinée à la circulation ; or, les voitures de place, en circulant sur la voie publique, en font un usage analogue à celui de toutes les autres voitures. Nous admettons, par conséquent, que les voitures de place soient soumises à la réglementation générale, qui atteint tous les véhicules qui circulent. Cette réglementation est rationnelle, mais toute réglementation particulière aux voitures de place ne l'est pas.

En ce qui nous concerne, nous adopterons la seconde théorie. Nous sommes partisans de l'intervention de la puissance publique ; nous trouvons mal fondée la théorie précédente. Elle emploie un raisonnement défectueux, selon nous, parce qu'il est particulier, parce qu'il n'envisage qu'un seul état des voitures de place, l'état de circulation. Mais on doit cependant tenir compte de l'autre état, de l'état de stationnement. Il faut bien admettre au surplus, que les voitures de place ne se contentent pas de circuler comme les autres voitures, occasionnellement. Elles occupent la voie publique d'une façon anormale ; elles y séjournent, elles y stationnent longuement.

« Les voitures publiques n'usent pas du sol des

« rues dans des conditions ordinaires, concluait « au Conseil d'Etat M. le Commissaire du Gou- « vernement Gauwain dans l'affaire Ponthas (1), « elles y passent tout le jour et souvent une par- « tie de la nuit ; elles s'approprient, elles accapa- « rent en quelque sorte la voie publique, qui « pourtant est faite pour tous. La rue n'est pas « seulement pour elles la voie de communication « sur laquelle on passe ; elle est le premier ins- « trument de leur industrie. »

Comment alors, dans ces conditions, ne pas trouver rationnel que l'administration intervienne et réglemente d'une manière toute spéciale des voitures dont la nature et la destination sont si différentes de celles des voitures privées ?

D'autre part, en dehors même de ces considérations sur l'usage anormal que les voitures de place font de la voie publique, ne faudrait-il pas admettre une réglementation plus stricte de ces voitures dans l'intérêt seul de l'ordre et de la sécurité publique ?

Leur nombre élevé, leur importance dans la circulation générale et le trouble qu'elles y apportent ne justifieraient-ils pas à eux seuls des dispositions particulières ?

Enfin, au surplus, bien loin d'être une violation du principe de la liberté, « la réglementation n'est « autre chose que la garantie même de la liberté

---

(1) Cons. d'Etat, 7 déc. 1888. — Lebon, 1888, p. 922.

« de la circulation pour tous, laquelle serait « entravée, sinon anéantie, par la concurrence « sans frein des entrepreneurs (1) ».

*
* *

Notre sujet étant ainsi délimité et précisé, nous adopterons pour nos développements le plan suivant :

Première Partie. — *Histoire des voitures de place jusqu'à l'époque actuelle.*

Notre première partie comprendra l'histoire proprement dite des voitures de place, leur origine, leur description, leur évolution et l'exposé des différents régimes et réglementation auxquels fut soumise leur exploitation (concession, privilège, monopole, liberté).

Deuxième Partie. — *Etude de l'organisation d'une grande compagnie de voitures de place d'aujourd'hui.*

---

(1) Conclusions de M. Gauvain dans l'affaire Ponthas, C. E., 7 déc. 1888. — Nous avons parlé précédemment de la difficulté de la circulation à Paris ainsi que du nombre trop élevé des voitures de place. Les faits sont venus à l'appui de notre affirmation.

Pendant la grève récente (décembre 1911-avril 1912) on a remarqué que le public satisfaisait convenablement son besoin de voitures alors que 5.000 automobiles de place restaient dans les garages! En temps normal le nombre des voitures est donc bien supérieur aux besoins de la population : cette situation, préjudiciable à la circulation qui se fait beaucoup moins rapide et moins sûre, a confirmé les conclusions de M. Gauvain qui prévoyait dès 1888 l'impossibilité d'une libre circulation sans une réglementation sévère. Cette réglementation s'impose chaque jour davantage, étant donné le nombre croissant des véhicules que la concurrence « sans frein » des entrepreneurs lance sur la voie publique.

La seconde partie sera une étude technique de l'organisation intérieure d'une compagnie, des services d'exploitation, des règlements de service des conducteurs, des résultats de l'exploitation et de l'avenir qui lui semble réservé.

Troisième Partie. — *Le régime administratif des voitures de place.*

Nous examinerons dans notre troisième partie quelles sont les autorités compétentes en matière de réglementation des voitures de place à Paris, quel est l'objet de la réglementation, et enfin quelles sont les sanctions de ces règlements.

PREMIÈRE PARTIE

L'Histoire des Voitures de place.

DÉFINITIONS

Les voitures de place se divisent en deux catégories : les « voitures de place » proprement dites et les « voitures de remise ».

La voiture de place est un véhicule, réservé au transport des personnes, qui a l'autorisation, sous certaines conditions, de circuler et de stationner sur la voie publique, et l'obligation de faire parcourir à la personne qui le demande un itinéraire déterminé par elle, moyennant une rétribution fixée d'avance.

La voiture de remise est, comme la voiture de place, un véhicule réservé au transport des personnes qui a l'autorisation sous certaines conditions de circuler sur la voie publique et l'obligation de faire parcourir à la personne qui le demande un itinéraire déterminé par celle-ci, mais elle s'en différencie actuellement (1) *par l'interdiction de stationner sur la voie publique et par l'absence de tarif fixe et obligatoire.*

---

(1) Exceptionnellement au XVIII[e] siècle, les voitures de remise ont pu stationner sur la voie publique au même titre que les voitures de place. L'étude détaillée de leur réglementation et de leur mode de travail précisera les distinctions générales entre les voitures de place et les voitures de remise. Cf. *Sur l'origine des voitures de remise*, notre citation de Nicolas DE LA MARE, *infra*, première partie, chapitre I[er], section II, 4°.

CHAPITRE PREMIER

HISTORIQUE

SECTION PREMIÈRE

De l'origine à l'apparition des premiers véhicules de louage

Les dieux tenaient, chez les Anciens, une place prépondérante et les fonctions qui leur étaient attribuées rappelaient souvent les manifestations industrielles, commerciales et artistiques des hommes. Nous retrouvons dans la Mythologie les traces des premières voitures et des premiers conducteurs : c'est d'abord Phaëton, fils d'Apollon, incapable de conduire un seul jour le char du soleil; Jupiter, irrité, le foudroie et le précipite dans l'Eridan. Puis c'est Automédon, qui dirige avec habileté, au siège de Troie, le char d'Achille attelé d'immortels coursiers, nourris, comme les dieux, d'ambroisie...

Mais quelle fut, dans l'histoire et non plus dans

---

(1) Homère, *Illiade*, chant IX.

la légende, l'origine des voitures? L'archéologie a fait de nombreuses et patientes recherches, mais n'est pas arrivée à percer définitivemeni le mystère dont s'entoure la création des premiers véhicules.

Il existe peut-être encore aujourd'hui des peuplades non civilisées qui ignorent les chars et les autres véhicules ; il en est en tous cas, et d'assez nombreuses, qui n'en font aucun usage, soit que, comme chez les Esquimaux, la nature du sol leur fasse préférer les traîneaux ; soit que, comme chez les Polynésiens ou d'autres peuplades insulaires, l'hydrographie rende préférable les pirogues et les canots ; soit enfin que, comme chez les tribus nomades, sans cesse errantes dans des régions où les routes sont inconnues, la voiture apparaisse comme une entrave et soit avantageusement remplacée par les animaux de bât : chameaux, mulets, chevaux.

Au début de l'humanité, les chars étaient inconnus; on se servait de traîneaux ou de claies; puis la charrue, d'abord traînée, reçut, la première, la roue, principe de la voiture. L'inventeur de la voiture, d'après Virgile, serait Erichtonius, quatrième roi d'Athènes (1573 avant J.-C.); Pline, au livre VII de son *Histoire Naturelle*, affirme au contraire que ce sont les Phrygiens (vers 1900 avant J.-C.) Enfin, il est à peu près certain, d'autre part, que les chars furent connus à Ninive (1), à

---

(1) Th. Mossé. *Le Régime des transports en commun à Paris.*

Babylone (1) et, en Egypte, sous les Pharaons (vers 2450 avant J.-C.).

A côté de ces hypothèses, nous avons les constatations de l'archéologie : Les Assyriens et les Phrygiens ont construit les premiers chars à quatre roues; les Scythes en avaient à six roues, avec un plancher fait de lanières coupées dans la peau d'animaux fraîchement tués. Ces lanières étaient entrecroisées et acquéraient, paraît-il, en séchant, une tension et une élasticité suffisantes.

Le char à deux roues, le plus ancien, dont nous parle la littérature grecque, est celui que cite Homère. Il l'appelle « ἅρμα » (2) : c'est le char qui fut conservé pour les courses; il s'oppose à l'« ἅμαξα » ou « ἀπήνη » qui servait dans la vie privée, avait deux places et s'ouvrait par devant. La rareté des termes dont se sert la littérature grecque prouve que l'usage des chars ne devait pas être très fréquent. La littérature romaine, au contraire, abonde en termes spéciaux pour désigner chacun des dix-sept genres de véhicules employés. Les plus fréquents étaient le « currus », qui désignait le char de course, et la « plaustra » ou chariot de charge (3).

---

(1) Dict. Littré. V° char, citation de l'*Histoire ancienne*, de Rollin.

(2) Cf. La description de toutes les pièces de ce char dans Daremberg et Saglio, *Dict. des antiquités grecques et romaines*. V° carpentum, rheda.

(3) On peut encore citer les grandes espèces nommées biges, triges, quadriges, selon le nombre de leurs chevaux, les « thensæ » pour les cérémonies publiques; le « carpentum », voiture spéciale à l'origine aux impératrices, et enfin un char à quatre roues, très curieux, appelé « rheda », tiré par 8 ou 10 chevaux. Ce véhicule décrit par Quintilien semble être l'ancêtre de nos coches et omnibus.

La Gaule, quoique province romaine, avait une vie très distincte de celle de l'Empire et une industrie complètement séparée. Les Gaulois créèrent, pour leurs combats, une sorte de chariot redoutable, dont les essieux étaient armés de faux. Toutes les autres voitures en usage à cette époque semblent également avoir été inventées par eux (1) : malgré l'habileté des ouvriers, cette industrie, un instant florissante, tomba progressivement en décadence. M. A. Mossé, dans son *Etude des transports en commun*, le constate sans l'expliquer : « La construction des voies romaines n'a pas dû être faite seulement en vue des piétons, mais les transports terrestres n'avaient à Rome qu'une importance secondaire, car la législation, qui s'est pourtant occupée des transports maritimes, les a négligés ».

Selon nous, il en existe diverses raisons : le manque de confortable des voitures, l'absence d'entretien des routes et leur insécurité.

Les chroniques rapportent que les rois se servaient de voitures attelées de bœufs et appelées « basternes », soit pour faire leur entrée dans les villes, soit pour paraître dans les grandes cérémonies; en réalité, ces voitures n'étaient que de lourds chariots ou de grossières charrettes (2).

---

(1) Les Gaulois, dit M. Eugène d'Auriac dans son *Histoire anecdotique de l'industrie française*, connaissaient l' « essède », char à 2 chevaux qui servait à combattre, la « rheda », chariot à 4 roues auquel on pouvait atteler 8 et 10 chevaux, la « benna », voiture d'osier qui servait au transport des bagages et des personnes. Sous les Mérovingiens on ne se servait plus que de la « basterne ».

(2) Voyage de Clotilde qui vint de la cour de Bourgogne en 493 pour

A plus forte raison, les voitures des particuliers étaient-elles très incommodes, surtout à une époque où les invasions successives, les guerres incessantes nécessitaient des déplacements rapides. Néanmoins, on continua à les utiliser jusqu'au VIII^e^ siècle, jusqu'au début de la Féodalité.

A ce moment, on cessa de pourvoir au bon entretien des voies (1), qui se creusèrent de fondrières; il devint impossible de voyager sans une solide escorte; enfin, les seigneurs aggravèrent cet état de choses en frappant les voyageurs de redevances et de péages multiples (2). Par la force des choses, les voitures disparurent complètement, depuis le IX^e^ jusqu'au XIII^e^ siècle !

Les monarques, les princes et les grands vassaux ne montaient que des chevaux; les hauts fonctionnaires de l'Etat et les dignitaires de la Cour, des mules; enfin, les femmes de haut rang

---

épouser Clovis. (Rapport de MM. BELVALETTE et QUENAY à l'Exposition de 1878).

Rappelons en passant le distique de Boileau :

Quatre bœufs attelés, d'un pas tranquille et lent,
Promenaient dans Paris le monarque indolent.

(1) Il semble que même à Paris les rues étaient mal entretenues. Quoique le premier pavage partiel ait été fait en 1185 sur l'ordre de Philippe-Auguste, c'est en 1605 seulement qu'on procède à un pavage plus général, dont le roi prit à sa charge toute la dépense. Néanmoins, sous Louis XIII, les chroniqueurs nous apprennent que la moitié de la ville reste encore à paver. Cf. *Hist. de France,* DAUBAN et GRÉGOIRE, t. II, p. 614, Paris, 1886. — Voyez aussi une déclaration attribuée à François I^er^, magazine *Je sais tout,* année 1911, p. 166.

(2) Pour l'état des routes, leur sécurité, les plantations d'arbres, la responsabilité des seigneurs, cf. l'ordonnance de Henri II de 1552 dans le Recueil des anciennes lois de M. Isambert, et une conférence de M. Henri VIVAREZ rapportée dans le Bulletin de la Société archéologique *Le Vieux Papier,* Paris, mai 1908.

allaient indistinctement à cheval, en croupe derrière un écuyer, ou en litière (1).

On ne trouve plus de traces des voitures jusqu'à la fin du XIIIe siècle.

A ce moment, leur multiplication est si rapide à Paris, que Philippe le Bel rend, en 1294, une « ordonnance contre les superfluités » dont l'article 1 était ainsi conçu : « Nulle bourgeoise n'aura char ». Le roi se réservait donc l'usage ou tout au moins le droit d'autoriser les voitures destinées au transport des personnes.

Nous disons : « destinées au transport des personnes », car sous le règne de Charles V (2), s'il faut en croire Christine de Pisan, il circulait dans Paris un nombre considérable (3) de charrettes.

Même aux XIVe et XVe siècles, les chars et les litières étaient encore très peu nombreux ; avec François Ier apparurent les premiers carrosses (4) au nombre de trois. Le premier appartenait à la reine Catherine de Médicis, le second à Diane,

---

(1) Cf. journal *La Nature*, n° du 27 juillet 1889. Reproduction et description d'une litière ayant appartenu à Vauban.

(2) 1364-1380.

(3) Christine de Pisan rapporte qu'à cette époque le comte de Tancarville étant resté longtemps sans venir auprès du roi parce que, disait-il, l'air de Paris l'avait rendu malade et qu'il préférait rester chasser à Fontainebleau, le roi répondit au messager : « Assurément, il y a une meilleure raison ; le comte ne voit pas très clair et l'on rencontre à Paris beaucoup de charrettes : il est bon de s'en garder ». Christine de Pisan continue en ces termes : « A propoz de quoy vînt le commun mot : Gardez-vous des charrettes ».

(4) L'auteur des *Tablettes chronologiques de l'Histoire ancienne* (p. 333-334), prétend que le char de Ladislas fut le premier carrosse qui parut en France, que Vienne vit le premier carrosse en 1505 et Londres en 1580.

fille légitimée de Henri II, et la femme de François de Montmorency, qui s'en servit pour la première fois le 6 avril 1540; le troisième à Jean de Laval, seigneur de Bois Dauphin, que son embonpoint empêchait de monter à cheval et que le roi autorisa à se servir d'un carrosse.

Puis les autorisations d'avoir carrosse se multiplièrent à tel point que, lors de l'enregistrement des lettres patentes de Charles IX (1563) pour la réformation du luxe, la cour décida que « le Roi serait supplié de défendre les coches par la ville ».

Cependant, malgré les efforts de Charles IX, malgré ceux du Parlement, malgré les critiques d'un certain abbé Gedoyn (1), malgré l'état lamentable de la voie publique (2), l'usage des car-

---

(1) L'abbé Gedoyn déplore amèrement la multiplicité des carrosses qu'il considère comme une des principales causes de la décadence des lettres, par la facilité qu'elle apporte à la dissipation. — M. Castel, abbé de St-Pierre et membre de l'Académie Française, dans ses *Annales Politiques*, Londres 1768, t. I, p. 71-72, adopte les idées de l'abbé Gedoyn. « Les voitures, dit-il, ont servi à augmenter le luxe et la mollesse; or, ces commodités nouvelles ont contribué à diminuer la force et la santé par la diminution de l'exercice du corps ».

(2). Dans une note ci-dessus, note 1 page 29, nous avons parlé du pavage. Mais l'éclairage était aussi défectueux. L'idée si simple d'allumer des lanternes pour éclairer la voie publique est relativement moderne. Au début du XVI^e^ siècle, dès qu'un danger quelconque semblait menacer Paris, on tâchait d'augmenter la sécurité nocturne en obligeant chacun des habitants à mettre de la lumière sur sa fenêtre : Décret du Parlement de Paris du 7 mars 1525 à l'annonce de la défaite de Pavie « les lanternes et lumières qui avaient été ordonnées être mises en cette dicte ville seront remises ». Ce décret était d'ailleurs fort mal observé puisque le Parlement le renouvelle le 24 octobre de la même année. L'année suivante (16 nov. 1526) le prévôt des marchands adresse une nouvelle demande : seconde intervention de Henri II (28 sept. 1553), qui édicte que le lieutenant criminel sera tenu de faire mettre « lanternes et chandelles ardentes aux fenêtres des maisons ». Après un essai plus sérieux en 1558 (arrêt du Par-

rosses s'imposait de plus en plus. Henri IV autorisa d'abord les femmes à s'en servir, puis les hommes mariés, ensuite les vieillards, et enfin tous ceux que quelque infirmité empêchait de monter à cheval (1).

Le luxe des carrosses avait augmenté dans d'incroyables proportions. Aussi, comme Philippe le Bel qui avait voulu, en 1294, réserver pour lui seul l'usage des chars, Louis XIII donna une égale preuve de vanité en défendant l'emploi de carrosses *dorés* pour d'autres personnes que celles de sa cour, sous menace pour les constructeurs de peines énormes (2).

---

lement du 29 octobre), qui consista à placer au coin des rues, suspendus à des potences, de grands paniers de fer remplis de résine et d'étoupe, il se passe plus d'un siècle pendant lequel Paris n'est plus éclairé la nuit. Avec la Ligue, sous le règne de Henri IV, sous la Régence, sous Louis XIII pendant la Fronde, on marche à l'aveuglette. C'est l'époque où l'abbé napolitain Laudati Caraffa cherche à exploiter cette situation en obtenant le privilège d'établir des porte-lanternes qui, moyennant un tarif fixe et payable d'avance, escortent et éclairent les promeneurs nocturnes. (Lettres royales de mars 1662).

La sécurité très relative de l'époque nous est indiquée par MM. de Villiers. On lit en effet dans le *Journal d'un voyage à Paris en 1657-1658*, p. 65-66 : « Le 6 février 1657, nous fismes apres le souper mettre les chevaux aux deux carosses et nous donnasmes aux laquais des pistolets et des mousquetons pour nous escorter... Nous nous retirasmes sur les quatre heures du matin, sans avoir fait aucune mauvaise rencontre ». Cf. M. Du Camp, Paris t. V., page 267.

(1) Sous prétexte de maladie, le duc d'Epernon entra le premier en carrosse dans la cour du Louvre en 1607. Ce même droit fut accordé ensuite comme une distinction par Henri IV au duc de Sully.

(2) La déclaration du 16 avril 1634 s'exprime ainsi : « Il fait aussi défense à tous carossiers de faire, vendre, ni débiter... aucuns carrosses ou litières, brodez d'or, d'argent ou de soye... leur défend pareillement de faire dorer les bois des carosses et litières ; à peine contre les carossiers et autres ouvriers contrevenans de 500 livres d'amende, de confiscation, d'être déclarez infâmes et bannis pour cinq ans du ressort du Parlement, sans pouvoir jamais exercer aucun métier... »

Telle était la situation générale en France au moment de l'apparition des premiers véhicules de louage.

SECTION II

Les premières voitures de louage. Etude chronologique des privilèges.

Les débuts du XVII[e] siècle marquent une période toute différente. Les raisons principales du changement survenu sont tout d'abord l'augmentation de la sécurité diurne et nocturne (1), le développement considérable de Paris dont les limites reculées rendent les courses très longues et impossibles pour les personnes incapables d'aller à cheval, et enfin, il faut bien le dire, la faveur de la royauté qui allait trouver dans les nombreux privilèges accordés, des ressources inespérées en même temps qu'une plus grande facilité de faire respecter ses règlements.

---

(1) Nous avons exposé succinctement dans les notes ci-dessus (page 29 note 1 et page 31 note 2), l'état des rues de Paris au cours des premiers siècles. La question importante de l'éclairage public fut définitivement résolue encore qu'incomplètement, par Nicolas de la Reynie, nommé lieutenant général de police, le 15 mars 1667. Louis XIV lui avait donné pour programme ces trois mots : « netteté, clarté, sûreté ». Dès le mois de septembre 1667, un édit prescrivait l'établissement de lanternes. Malheureusement, cette tentative était incomplète : en effet, pour raison d'économie, on n'allumait ces lanternes que du 1[er] novembre au 1[er] mars ! Cf. les développements, la description des médailles commémoratives. Maxime DU CAMP, Paris, tome V, p. 275, et *Lettres de M[me] de Sévigné*, édit. Hachette, tome III, p. 298.

Nous laisserons désormais de côté l'histoire un peu incertaine des origines pour nous occuper des seuls véhicules répondant exactement au titre de notre sujet : *Les Voitures de place.*

Il y eut au XVII^e^ siècle toute une série de voitures de place que l'on peut classer de la façon suivante :

1° Les chaises à porteur et les chaises roulantes ;

2° Les voitures de place proprement dites ;

3° Les voitures pour la suite de la Cour et les voitures du marquis de Crenan ;

4° Les voitures de remise.

1° *Les chaises à porteurs* et *les chaises roulantes.*

La chaise à porteurs était une sorte de boîte dont les portières de côté étaient « dormantes », c'est-à-dire ne pouvaient s'ouvrir ; deux brancards latéraux servaient aux « porteurs (1) » à transporter ce véhicule. La vraie porte était soit à l'avant, soit à l'arrière.

La reine Marguerite de Valois se servit la première de ce mode de transport très commode.

Le succès des chaises à porteurs suggéra, à trois associés, l'idée d'en avoir le monopole et de l'exploiter. Les sieurs Regnault-Descuville, Douet et Pierre Petit, capitaine aux gardes du roi, adressèrent à Louis XIII un placet le 4 août 1617. Le

---

(1) Molière, dans *Les Précieuses Ridicules*, nous met au courant des habitudes des porteurs.

privilège de l'exploitation des chaises à porteurs leur fut accordé par les lettres patentes du 22 octobre 1617, dans les termes et aux conditions suivantes :

« Louis, etc., accordons et permettons le pou-
« voir de mettre en usage et establir lesdites
« chaises à bras pour porter des rues à autres les
« personnes qui désireront le faire, et se servir
« de cet usage tant en notre bonne ville de Paris
« que fauxbourgs d'icelle et autres lieux de ce dit
« royaume, sans toutefois ôter la liberté à ceux
« qui en voudront avoir en leur maison aussi
« pour leur usage et de leur famille seulement,
« laquelle grâce pouvoir et permission nous leur
« avons accordée et octroyée pour le temps et
« terme de dix ans, faisant très expresses inhibi-
« tions et défenses à tous autres, durant ledit
« temps, d'avoir et tenir semblables pour les
« louer et en tirer profit, à peine de confiscation
« desdites chaises et d'amende arbitraire, si ce
« n'est par le congé et permission desdits Petit,
« Regnault-Descuville et Douet ».

Ce privilège passa 22 ans plus tard au sieur de Cavoy, capitaine des mousquetaires du cardinal de Richelieu, et au marquis de Montbrun, pour une durée de 40 années. (Lettres patentes du 31 mars 1639).

Avant l'expiration du privilège, en 1675, l'un des associés, Louis Dauger, marquis de Cavoy, obtenait à son profit le renouvellement du privilège pour quarante années également. Enfin, en 1707, le marquis de Cavoy, toujours en faveur,

réussit à avoir une nouvelle prolongation de quarante années *à dater de 1719*.

Les lettres patentes de Louis XV, en date du 2 février 1716, qui accordent un privilège au marquis de Cavoy, ne sont donc que la confirmation de celles de Louis XIV de 1707 (1).

Enfin le dernier privilège accordé avant la Révolution pour les chaises portatives, est celui de Mademoiselle d'Estampes, par lettres patentes du 23 mai 1767, enregistrées au Parlement le 10 mai 1768 (1).

Les chaises roulantes (2) étaient des sortes de boîtes suspendues par des ressorts sur deux roues latérales, et tirées par un ou plusieurs hommes appelés « tireurs de chaises ». Elles étaient connues dès la fin du règne de Louis XIII, et auraient été mises en usage depuis longtemps sans l'opposition du sieur de Cavoy et du marquis de Montbrun, titulaires du privilège des chaises portatives.

Ces derniers, non contents d'avoir obtenu, le 31 mars 1639, un privilège de 40 années, adressèrent au Roi une nouvelle demande et obtinrent, le 24 mai 1639, un brevet spécial par lequel « Sa Majesté entendait qu'ils ne fussent aucunement troublés dans la jouissance de leur privilège, sous prétexte d'inventions d'autres chaises, *même des chaises roulantes* ».

---

(1) Cf. A. Martin, ouvr. cité, p. 28 et p. 32.

(2) Appelées aussi « brouettes », « roulettes » et « vinaigrettes ». — Cf. *Voyage de Lister à Paris en 1698*, p. 27.

Comme nous l'avons vu déjà pour d'autres privilèges, le Roi n'attendit pas la fin du délai : en effet, des lettres patentes spéciales de mai 1669 autorisèrent les sieurs Dupin, Chanderolle et Paris, à exploiter les « chaises roulantes » qui eurent un très grand succès dû en partie à leur rapidité (1) et principalement à leur originalité.

Ce privilège passa, à dater de 1719, aux sieurs Louis Bontems, valet de chambre du Roi, Henri et Jean de Cazans, avec cette clause exorbitante « que les particuliers ne pouvaient avoir de chaises à eux sans le consentement par écrit des privilégiés et devaient payer à ceux-ci 300 livres par chaque chaise (2) ».

2° *Les voitures de place proprement dites.*

Elles apparaissent très vraisemblablement peu après les chaises à porteurs, c'est-à-dire vers 1620. Mais aucun auteur ne fixe la date *précise* de leur première mise en service. M. Maxime du Camp, *Paris*, t. I, p. 164, nous dit : « Ce fut en 1640 qu'un certain Nicolas Sauvage, imagina d'établir... » M. Barberet, *Monographies professionnelles*, t. IV, p. 208, ignore au contraire Nicolas Sauvage : « Dès 1650, un nommé Charles Villerme obtint la permission... »

---

(1) Ces chaises évitaient plus aisément les encombrements certainement déjà très fréquents. Rappelons par exemple l'assassinat d'Henri IV, facilité par un encombrement. Voy. aussi la Satire IV de Boileau écrite vers 1660.

(2) Lettres patentes du 24 décembre 1715.

D'après un *Mémoire instructif pour les loueurs de carrosses et chevaux de la ville et fauxbourgs de Paris*, publié en 1760 : « ... c'est en 1612 que Sauvage s'établit... »

Un ouvrage intitulé *Description des Arts et Métiers*, édité en 1761, reporte cette invention à 1650, faisant très probablement une confusion avec le privilège de Charles Villerme du 5 mars 1650.

On lit encore dans les œuvres de Sarrasin, *Lettre adressée en mai 1648 à Ménage*, Paris, édition de 1656, p. 295 et édition de 1685, t. II, p. 19 « ... Lyonnelle suivit la reine de Sarmatie dans le char de l'enchanteur *Fiacron*... », ce qui semblerait placer avant 1648 l'existence des premières voitures de place.

Ajoutons enfin à ces citations celle de M. Etienne Martin Saint-Léon, dans son *Histoire des corporations de métier depuis leur origine*, Paris, 1909 : « Ordonnances, statuts et règlements de 1623 qui « son gardés et observés par la communauté des « maîtres charrons, carrossiers, faiseurs et entre- « preneurs de carrosses. — Les charrons façonnent « les roues, trains de carrosses et toutes autres « œuvres concernant leur état. De plus, il est « défendu à tous autres qu'aux charrons de louer « des carrosses ou chariots ou harnais, si en « même temps on ne loue les chevaux pour les « tirer ; les selliers seuls sont exceptés de cette « disposition. » (art. 48 des statuts du 15 oct. « 1498 confirmés et revisés en 1623 et en 1688).

Que faut-il penser de cet article ? S'agit-il d'une première entreprise de voitures de place ? Nous ne le pensons pas, car le terme « carrosses » était à l'origine synonyme de « chariot » et les voitures louées par cette corporation étaient bien plutôt les innombrables charrettes dont parlait Christine de Pisan (voy. ci-dessus p. 30).

La date de création des premières voitures de place reste donc incertaine. Les renseignements les plus détaillés sur leur première apparition nous sont donnés par de Sauval (1), dans son *Histoire et recherches des antiquités de la ville de Paris*.

Il s'exprime ainsi, tome I, page 193 : « Il y a « quelque quarante ans qu'un nommé Nicolas « Sauvage, facteur du maître des coches d'Amiens, « loua à la rue Saint-Martin, vis-à-vis celle de « Montmorency, une grande maison appelée, « dans quelques anciens papiers terriers, l'hôtel « Saint-Fiacre, parce qu'à son enseigne étoit re- « présenté un SaintFiacre (2) qui y est encore.

---

(1) Sauval est mort en 1670. En admettant qu'il ait écrit cet ouvrage très peu de temps avant sa mort, comme il nous parle d' « il y a quelque quarante ans », il fixerait environ vers 1630 l'apparition des premiers « fiacres ». Mais cette date ne saurait pas davantage être certaine, car on trouve dans un arrêt du Parlement du 25 février 1623 la preuve que des carrosses de louage existaient déjà. Il s'agit en effet d'un procès contre une dame des Fontaines se disant propriétaire de carrosses ; et le jugement parle des tarifs « pour aller *tant par la ville quès environs jusques à trois lieües...* ». (*Recueil d'édits et d'ordonnances royaux*, MDCCXX, t. II, p. 585).

(2) La popularité du saint remontait elle-même à celle d'un frere Fiacre, carme déchaussé, aux prières duquel la reine-mere Anne d'Autriche avait attribué la cessation de sa stérilité. — Les cochers collaient des images du saint sur les portières de leurs carrosses de place, comme préservatif contre les accidents. Aujourd'hui, n'y a-t-il pas encore beaucoup de propriétaires d'automobiles qui ornent leurs voitures de statuettes religieuses ?

« Or, cet homme fort entendu en fait de chevaux « et de carrosses de louage, pour les bien ménager « et les faire durer longtemps, s'avisa d'un nou- « veau trafic, qui fut d'entretenir à Paris des « chevaux et des carrosses pour les louer au pre- « mier venu. D'abord il eut bonne pratique quoi- « qu'il les louât bien cher, et même incontinent « après, il eut des camarades qui s'établirent en « divers quartiers et s'enrichirent. Mais parce « qu'il n'y en avait point qui allât de son air « comme ayant quelquefois 20 carrosses et 40 à « 50 chevaux à l'écurie (1); de plus, parce que « d'une maison appelée l'hôtel de Saint-Fiacre, à « cause de son enseigne, étoit venue l'invention « de ces sortes de carrosses, non seulement le « nom de « fiacre » fut donné aux carrosses de « louage et à leurs maîtres, mais aussi aux co- « chers (2) qui les conduisaient et même je pense « que cette manière de gens a pris Saint Fiacre « pour patron. »

Ce passage des œuvres de Sauval précise les débuts de Nicolas Sauvage qui semblent avoir été particulièrement heureux, comme d'ailleurs ceux de ses imitateurs. Malheureusement, l'exploitation des voitures de place était *tolorée* sans avoir jamais été *autorisée*. L' « autorisation royale » allait faire de cette industrie libre un monopole.

---

(1) Les mêmes chiffres sont donnés par Belvalette et Quesnay dans leur rapport à l'Exposition de 1878.

(2) Le terme « fiacre » pour désigner le conducteur a été très peu employé. Il a été remplacé très vite par celui de « cocher », qui rappelle le nom de « coche » donné à la plupart des voitures servant au transport du public sous les règnes de Louis XIV et Louis XV.

Ce fut un bourgeois de Paris, nommé Charles Villerme, qui obtint la première autorisation ; il payait 15.000 livres (1) au trésor royal, par contre il pouvait « fournir *luy seul* dans la ville et faux-« bourgs et vicomté de Paris, de grandes et peti-« tes carrioles de loüage et de traverses attelez « d'un, deux ou trois chevaux, selon le besoin « qu'on en aura, à l'instar des carrosses de loüage « et de traverse qui y sont établis, comme aussi « de fournir des litières et brancars de loüage, le « tout pour la commodité publique et soulage-« ment des Bourgeois, Marchands, Habitants « d'icelle et autres, même des personnes ancien-« nes, infirmes et malades, afin de pouvoir vac-« quer et aller commodément à leurs affaires « de commerce, même en leurs Maisons des « champs et ailleurs (2) ».

Toutefois, comme nous le disions au début de ce chapitre, la Royauté, pressée par des besoins d'argent perpétuels, devait accorder bientôt privilège sur privilège (3).

Malgré les termes précis de l'autorisation : « Charles Villerme pouvait *luy seul* fournir des voitures », Louis XIV, au mois de mai 1657 (4),

---

(1) A. de Foville. *Les moyens de transport,* chap. ix, « La circulation dans les villes », page 167.

(2) Lettres patentes du 5 mars 1650. Collection Isambert, t. XXVII, p. 202, n° 173.

(3) Nous essayons dans les pages qui suivent d'en retracer brièvement les différentes phases, renvoyant au surplus le lecteur à un tableau chronologique d'ensemble, à la fin du chapitre, page 64.

(4) Collection Isambert, t. XXVII, n° 308, et Blanchard Guillaume, *Compilation chronologique des ordonnances des rois de France,* Paris, 1715, p. 352.

cède par lettres patentes, à l'un de ses écuyers, le sieur de Givry, le privilège d'établir « dans les « carrefours, lieux publics et commodes de la « ville et fauxbourgs de Paris tel nombre de car- « rosses, calèches et chariots attelez de deux che- « vaux chacun, qu'il jugera à propos, pour être « exposez depuis les sept heures du matin jusqu'à « sept heures du soir dans lesdits carrefours, lieux « publics et commodes, et être louéz à ceux qui « en auront besoin soit par heure, demie heure, « journée, demie journée ou autrement, à la vo- « lonté de ceux qui s'en voudront servir, pour être « menez d'un lieu à autre où leurs affaires les ap- « pelleront, tant dans la ville et fauxbourgs de « Paris qu'à quatre et cinq lieues des environs « d'icelle, soit pour les promenades des Parti- « culiers, ou pour aller à leurs Maisons de cam- « pagne. »

Mais le sieur de Givry, soit par incompétence, soit faute de capitaux, ne put arriver à exploiter seul son monopole. Il réussit, en décembre 1664, à obtenir de nouvelles lettres patentes et s'asso- cia : la première partie de ces lettres reproduisait celle des lettres de 1657, mais elles se terminaient ainsi : « .... pour jouir dudit Privilège par ledit « sieur de Givry, ses successeurs et ayans cause, « *pleinement*, *paisiblement* et *perpétuellement*, luy « permettant aussi d'*associer* avec luy qui bon « luy semblera.... »

Par un contrat du 25 février 1665, il s'associait les sieurs François et Pierre de Francini, qui allaient faire prospérer l'entreprise.

3° *Les voitures pour la suite de la cour*

La multiplication des adverbes « pleinement, paisiblement et perpétuellement » n'avait qu'une signification très atténuée si l'on songe qu'au milieu des « très expresses inhibitions et défenses à toutes personnes..... » il y avait ces quelques mots : « sauf ceux qui se trouveront par Elle (Sa Majesté le Roi) valablement autorisés ». C'était la porte ouverte à toutes les concessions et à toutes les faveurs. Mais il y avait plus : dès 1661, c'est-à-dire quatre ans avant le renouvellement du privilège de Givry, Sa Majesté accordait à Catherine-Henriette de Beauvais, première femme de chambre de la reine mère, l'autorisation d'établir des voitures de louage « pour la suite de lacour » dans les environs de Paris (1).

---

(1) Ces voitures étaient bien réellement des voitures de place au sens de notre définition, car la spécification « pour la suite de la cour » à l'époque de Louis XIV n'était qu'un moyen de différencier dans les textes les monopoles concédés, tandis que, dans la pratique, ces voitures faisaient un service identique aux autres chaque fois qu'elles en avaient l'occasion. Il en fut ainsi, à tout le moins, jusqu'aux lettres patentes d'avril 1685.

Ces lettres patentes de 1685 étaient accordées au sieur de Beauvais, au sieur du Fresnoy, vraisemblablement son associé, et à leurs « hoirs et ayans cause ».

Elles ordonnent de distinguer complétement les voitures pour la suite de la cour des voitures de place ordinaires par une marque très apparente. De plus les « voitures de place pour la suite de la cour » ne pourront transporter que les personnes se rendant de Paris aux lieux où se trouvera la cour, et vice-versa, mais elles en auront le monopole absolu.

Dès ce moment, cette catégorie de voitures ne rentre plus absolument

Il y avait d'ailleurs des raisons sérieuses de créer cette catégorie de voitures. Depuis plus d'un siècle, la royauté recevait les plaintes réitérées des campagnards des environs de Paris contre les gens de Cour.

Les courtisans, pour suivre le roi, réquisitionnaient les chevaux et les voitures qu'ils trouvaient dans les maisons ou sur les chemins. Ces réquisitions, faites contre le gré des propriétaires, occasionnaient des luttes, des violences continuelles, à tel point que Charles IX avait dû, dès 1570, rendre cette ordonnance :

« Pour couper le chemin à infinis désordres, « insolences et méchants actes qui se commettent « chacun jour... Défendons au prévot et à ses ar- « chers de prendre, ne souffrir prendre aucuns « chevaux, charrettes ou chariots s'il n'est de gré « à gré en payant raisonnablement... Et à tous « ceux de notre dite suite, de quelque qualité « qu'ils soient, d'autrement en prendre, ne faire « prendre, sur peine d'être chassés de notre « Cour et suite pour toujours..... »

Cette ordonnance resta, paraît-il (1), lettre

---

dans les « voitures de place » au sens de notre définition. En effet, si elles stationnent bien sur les places publiques, si elles sont à la disposition du public moyennant rétribution, leur itinéraire cesse d'être librement fixé par le public tout au moins dans la direction de Paris à la cour. Il est vrai d'ajouter que cette observation ne saurait être poussée à l'extrême, sans quoi les autres voitures cesseraient d'être des voitures de place puisque l'itinéraire de Paris à la cour et vice-versa leur est interdit : une des caractéristiques principales des voitures de place, le libre choix de l'itinéraire, cesse donc d'exister, au moins partiellement.

(1) Cf. Barberet, *ouvr. cité*, t. III, p. 217.

morte, jusqu'à l'établissement du privilège de Catherine de Beauvais, qui fut une source de revenus considérables pour la bénéficiaire, ce qui nous explique sa demande suivie de confirmation du brevet par arrêté du conseil du 19 septembre 1667, et l'obtention d'un nouveau brevet, en date du 18 mars 1669, relatif à un service public de carrosses (1).

Deux nouveaux privilèges allaient singulièrement compliquer la question : l'un, assez général, était conféré à Nicolas Picquet, sieur de Sautour, mousquetaire de la compagnie de la garde royale, et à sa sœur, Anne Picquet, l'une des filles d'honneur de la reine-mère, « pour des calèches qui ne seraient tirées que par un cheval (2) » ; l'autre, plus spécial, était accordé au marquis de Crenan pour « l'exploitation de petites voitures (3) semblables aux chaises roulantes ».

Les conséquences de toutes ces entreprises privilégiées furent tout d'abord une concurrence nuisible à tous, puis une série de réclamations et de difficultés pour la stricte application des privilèges (4). Des procès allaient s'engager et causer

---

(1) Ce brevet a trait à l'établissement de carrosses allant *régulièrement* à Versailles et Saint-Germain, c'est-à-dire de voitures à itinéraire *fixe*, qui ne sont pas des voitures de place. Il ne rentre donc pas dans notre étude et n'est cité que pour préciser le développement et la prospérité des entreprises de Mme de Beauvais.

(2) Lettres patentes du 10 sept. 1664.

(3) Un sieur Dubois La Gruyère en était l'inventeur, mais ne pouvant l'exploiter, il dut la céder en partie au marquis de Crenan.

(4) Ce fait est une nouvelle confirmation de la note 1 de la page 43. Les brevets accordés ne spécifiaient pas suffisamment les catégories des voitures et ne définissaient pas nettement l'étendue des privilèges.

vraisemblablement la ruine de tous ces plaideurs dont les droits étaient sensiblement les mêmes, lorsque l'un d'eux tenta une conciliation qui réussit.

De Givry, De Francini frères, Nicolas Picquet, damoiselle Picquet, et un nouveau venu, Nicolas de Rambouillet, maître d'hôtel du roi, sans doute nanti d'un égal privilège, formèrent une vaste association que le roi reconnut en ces termes : « Permettons, accordons et octroyons par ces « présentes d'établir des calèches, tant en notre « dite ville de Paris et aux lieux où nous serons « qu'en telles de notre royaume que bon leur « semblera (1), pour y porter et rapporter toutes « personnes tant de notre cour et suite que de « toutes autres (2) qui voudront se servir desdites « calèches, avec deffenses à toutes personnes de « quelque condition et qualité qu'elles soient, de « troubler, inquiéter, ni empêcher lesdits expo- « sans audit établissement, ni ceux ayant droit « et cause d'eux, pour quelque cause et sous « quelque prétexte que ce puisse être, *même d'in-* « *vention nouvelle*, à peine de 1.500 livres d'amen- « de applicables à l'Hôpital Général de notre « bonne ville de Paris et de tous les dépens..... (3) »

---

(1) C'est la première fois qu'un privilège pour les voitures s'appliquait à toute la France.

(2) Ces lettres patentes suppriment, tout au moins pour quelques années, toutes distinctions entre les voitures pour la Cour et les autres. Nous avons indiqué dans une note précédente que, dans la pratique, les voitures de la Cour ne se distinguaient pas des autres voitures.

(3) Lettres patentes de décembre 1666.

4° *Les voitures de remise*

La grande entreprise « de Givry et consorts » ne comprenait cependant pas tous les loueurs de voitures. Les voitures dites « voitures de remise » ne faisaient point partie du privilège. Elles nous sont décrites d'une manière fort intéressante par Nicolas de la Mare, dans son « Traité de police », section II, livre VI, titre XII. « Tout le monde « connaît la profession de ces particuliers qui en- « tretiennent des chevaux et des carrosses pour « les loüer à la journée, à la demi-journée ou au « mois ; leurs voitures sont pour l'ordinaire pro- « pres et bien attelées ; de là vient que les étran- « gers et les personnes aisées s'en servent par pré- « férence aux carrosses de places ; *autrefois ces « deux voitures portaient le même nom ; tout car- « rosse de louage roulant dans Paris passait pour « fiacre » ; l'on était encore dans l'habitude de les « nommer ainsi du temps de Sauval* (1). Il ne parle « point autrement des carrosses de remise, quoi- « que (dit-il), certains maîtres dépensassent pour « les faire semblables aux carrosses bourgeois, à « quoi ils n'ont jamais pu parvenir ; car il arrive « à ces voitures la même chose qu'aux femmes « publiques, qui d'ordinaire ont de belles juppes « et de beaux mouchoirs de col, mais en même

(1) Nous avons vu plus haut (p. 39, n. 1), que Sauval est mort en 1670.

« temps des gands sales, ou quelqu'autre chose à « quoi on les reconnaît pour ce qu'elles sont ; aussi « ces carrosses dont nous en voyons de dorés et « de si beaux qu'ils feroient honneur à des ambas- « sadeurs, si l'on ne peut pas s'en plaindre, les « chevaux sont vieux, ou le carrosse n'a point de « rideaux, ou le cocher est mal fait et mal habillé, « ou de son siège il sort de la paille ; en un mot « quelque soin qu'on y apporte, l'*on y remarque* « *toujours quelque chose qui fait connaître que* « *ce sont des fiacres.*

« Comparaison à part, *c'est le premier et le* « *vrai nom*, parce qu'*originairement les mêmes* « *loueurs de carrosses*, qui n'étaient connus, « aussi bien que leurs voitures que sous celui de « fiacre », fournissaient également au public les « carrosses à l'heure et les carrosses à la journée ; « la distinction n'a *vraisemblablement* eu lieu « que depuis le privilège exclusif de l'établissement « des carrosses et des calèches à l'heure..... (1) »

C'est sans doute pour faire cesser l'état de choses qui nous est rapporté par Sauval et par Nicolas de la Mare, que les titulaires des lettres patentes de 1666 voulurent attaquer les autres loueurs, pensant empêcher facilement toute concurrence. Mais les loueurs qui exerçaient leur métier avant 1666 refusèrent pour la plupart de reconnaître les droits de l'association, alléguant que rien dans ces « lettres patentes » ne s'opposait à la location

---

(1) Ainsi les voitures de remise ne se différenciaient pas au début des autres voitures de place.

de leurs voitures à la demi-journée ou à la journée.

L'association de Givry et consorts dut recourir à l'autorité du Parlement. La Cour ordonna que les lettres patentes du mois de décembre 1666 et l'arrêt de vérification d'août 1667 (1) soient exécutés selon leur forme et teneur : « *fait défenses* aux loueurs de carrosses de la ville et fauxbourgs de Paris *de faire mettre à leurs enseignes ni au dessus de leurs portes* « Carrosses à louer par heure », ni de les exposer dans les carrefours, places publiques et dans les rues, à peine de quinze cents livres d'amende... » (2).

A la suite de cet arrêt, les loueurs se divisèrent, les uns formant opposition à cet arrêt décisif, les autres l'acceptant. Les derniers signèrent des baux et s'engagèrent à verser à l'Association de Givry cinq sols par jour pour chaque carrosse exposé. Quant aux opposants, ils furent contraints par la prison à approuver des baux qui leur enlevaient jusqu'à la propriété de leurs chevaux et voitures. Les règlements furent à ce moment multipliés (3) pour arriver à réduire les loueurs particuliers. Néanmoins, leur soumission n'était qu'apparente ; on s'en aperçut quelques années plus tard en découvrant la supercherie suivante :

---

(1) Cet arrêt avait vérifié les Lettres patentes du privilège de l'établissement des carrosses à l'heure.

(2) Arrêt du 5 décembre 1668.

(3) Règlements des 5 déc. 1668, 12 déc. 1668, 12 déc. 1670, 22 août et 30 déc. 1673, 1er juin 1677, 3 août 1693, 31 août 1696.

sur les places étaient exposées très régulièrement les voitures des propriétaires du privilège, prises à ferme par les anciens loueurs. Mais, aussitôt qu'ils avaient « chargé » (1), ils conduisaient ces voyageurs dans leurs maisons, les faisaient monter dans leurs carrosses personnels, renvoyaient aussitôt la voiture des « Privilégiés » à sa place de stationnement, et effectuaient des courses dont ils touchaient le montant au détriment de l'association privilégiée (2). Il fallut un nouvel arrêt du Parlement (3) avec menace de confiscation des chevaux et voitures et d'une amende de 1.500 livres, pour empêcher ces pratiques frauduleuses.

Les anciens loueurs n'eurent plus que l'autorisation de location à la journée, à la demi-journée et au mois : ce fut là l'origine des voitures « de remise », ainsi appelées parce qu'elles étaient sous remise en dehors du service, et que le stationnement sur les places était désormais uniquement réservé aux voitures de place.

A la fin du XVII^e siècle, le tableau des moyens de transport peut donc s'établir ainsi :

1° L'entreprise des voitures de la Cour des sieurs de Beauvais et du Fresnoy.

2° L'entreprise générale des sieurs de Givry et

---

(1) Terme de métier encore habituel aujourd'hui et déjà employé au XVII^e siècle, exprimant que les voyageurs sont montés dans les voitures.

(2) Mémoire instructif pour les loueurs de carrosses et de voitures de la ville et fauxbourgs de Paris, demandeurs, afin d'être érigés en corps et communauté, Paris, juillet 1760. — BARBERET, ouvr. cité, p. 210.

(3) Arrêt du Parlement du 22 août 1673.

consorts qui avaient racheté, en avril 1674, le privilège toujours en vigueur de Charles Villerme, et, en 1691, le privilège du duc de Rouanès dans les carrosses à cinq sols (1).

3° Des voitures de remise en assez grand nombre (2).

4° Des chaises roulantes et des chaises à porteurs qui vont disparaître progressivement et dont on ne trouvera presque plus de traces au moment de la Révolution de 1789.

Ces moyens de transport, quoique nombreux, ne paraissent pas avoir satisfait les contemporains qui nous ont laissé leurs impressions. D'après leurs mémoires, les cochers étaient à cette époque une corporation peu recommandable (3) ; les chevaux (4), les voitures de place (5) et les

---

(1) On ignore la date exacte de la disparition des carrosses à 5 sols qui avaient été lancés, au milieu de la curiosité et de l'enthousiasme général, le 21 mars 1662. On en trouve une description très complète dans une lettre de Mme Périer (sœur de Pascal, leur inventeur) à Arnaud de Pomponne. Cette lettre est rapportée en entier dans le Bulletin archéologique *le Vieux Papier*, aux fascicules 48 et 49. (Encore ici, il faut observer que les carrosses à 5 sols sont des voitures à itinéraire fixe et par conséquent ne peuvent entrer dans une étude sur les voitures de place).

(2) Les adresses nombreuses des loueurs de voitures de remises à cette époque sont énumérées dans une brochure intitulée : *Livre commode des adresses pour 1692*. On les trouve également dans *le Voyageur fidèle*, 1716. Bibl. Nationale, p. 340 et 345.

(3) « Les cochers sont si brutaux, ils ont la voix si enrouée, si effroyable, et le claquement continuel de leurs fouets augmente le bruit d'une façon si sensible qu'il semble que toutes les furies soient en mouvement pour faire de Paris un enfer ». Lettre écrite par un Sicilien à l'un de ses amis (attribuée à Saint-Evremond), 16 août 1692.

(4) Le même auteur dit plus loin : « Il y a ici un nombre infini de carrosses de louage qui ne sont faits que pour tuer les vivants ; les chevaux qui les tirent mangent en marchant, comme ceux qui menoient Sénèque à la campagne, tant ils sont maigres et décharnez... »

(5) « Outre les voitures des gens riches, il y a ici des voitures de remise qu'on loue au mois ; elles sont bien dorées, ont de bons chevaux et des

chaises (1) étaient dans un état déplorable : seules, les voitures de remise (2) semblent avoir été convenables.

Néanmoins, l'exploitation de toutes ces voitures se continuera sans grands changements pendant tout le XVIII[e] siècle.

SECTION III

Les voitures de place de la Révolution à nos jours.

On voit apparaître, durant cette longue période, plusieurs catégories de voitures de place aujourd'hui disparues : les « voitures pour les environs de Paris », et les « fiacres » et « cabriolets » pour le transport en commun.

Les voitures pour les environs de Paris sont, comme leur nom l'indique, des véhicules destinés à desservir les environs de Paris dans un certain périmètre. Elles ont trouvé leur origine dans l'an-

---

harnais propres. Ce sont les voitures que les étrangers prennent au jour et au mois sur le pied de trois écus d'Angleterre environ par jour (18 à 19 fr.) : c'est ce qui fait le malheur des fiacres et des chaises à porteurs, qui sont les plus sales et les plus misérables voitures qu'on puisse imaginer... ». *A journey to Paris in the year 1698*, du docteur anglais Martin Lister.

(1) Le même auteur ajoute : « Il y en a pourtant encore une autre espèce dans cette ville que j'aurais voulu passer sous silence, le prenant d'abord pour quelque mauvaise plaisanterie. Cela fait un pitoyable contraste avec une cité si magnifique : ce sont les Vinaigrettes... »

(2) Cf. note 5 page précédente.

cien service des « voitures pour la suite de la Cour » : en effet, tandis qu'une partie de ces voitures, continuant à faire le service de la Cour, se transformait, dès avant 1780, en carrosses destinés au transport en commun (sous le nom de « gondoles »), l'autre partie desservait toutes les localités des environs de Paris (sauf Versailles et Saint-Germain où résidait la Cour), sous le nom de « coucous » (1).

Ces voitures pour les environs de Paris étaient des voitures mixtes, c'est-à-dire à volonté omnibus ou voitures de place. On pouvait louer la voiture entière à son compte : le coucou ressemblait alors à une voiture de place ordinaire ; si, au contraire, on ne prenait qu'une ou plusieurs places, la voiture ne partait que lorsque toutes les places étaient occupées et présentait les caractères de l'omnibus (2).

Le « Guide Reichard », dans son édition de 1807, nous donne quelques détails sur les coucous et leurs itinéraires et ajoute : « La concurrence « qui a succédé depuis la Révolution au mono- « pole a tellement multiplié ces voitures qu'il « est rare qu'on en manque. »

---

(1) M. Daniel Ramée, dans son ouvrage *La Locomotion*, décrit les « coucous » en des termes très pittoresques mais un peu familiers pour être reproduits dans une thèse de Droit.

(2) Dans le premier cas, le « coucou » n'était pas une voiture de place au sens strict de notre définition, l'itinéraire restant fixé obligatoirement de Paris à telle ou telle localité. Dans le second cas, le coucou n'était pas absolument un « omnibus » parce que, tout en présentant les caractères d'itinéraire déterminé et de transport en commun, il lui manquait une des caractéristiques principales de l'omnibus : le départ à heure fixe, quel que soit le nombre des voyageurs.

Le succès de l'exploitation des coucous, de même d'ailleurs que celui de toutes les voitures de place, devait diminuer considérablement à partir de 1828, date à laquelle les anciens carrosses à 5 sols, disparus quelques années après leur création (1662), allaient réapparaître sous le nom d' « omnibus ».

La lutte contre cette concurrence nouvelle se traduisit par la mise en service des « Fiacres » et « Cabriolets pour le transport en commun ».

Les Fiacres et Cabriolets pour le transport en commun acceptaient des voyageurs aux tarifs suivants : les fiacres, 0.25 par course et par personne ; les cabriolets, 0.50 par course et par personne. On espérait ainsi concurrencer les omnibus qui percevaient 0.25 par personne pour un parcours déterminé. Ces fiacres et cabriolets furent autorisés « à titre provisoire » par l'ordonnance de police du 18 juillet 1828 à circuler dans ces conditions, mais « sans pouvoir s'arrêter sur la route ». Cette interdiction de laisser et de prendre des voyageurs sur le parcours, le nombre restreint des places dans ces voitures, devaient rendre l'exploitation trop onéreuse et la concurrence impossible : dès l'année suivante, ils ont disparu ; les guides de Paris n'en font plus aucune mention.

Malgré le retrait de quelques voitures de catégories spéciales, le nombre total des voitures de place n'a cessé d'augmenter au cours de cette période.

De 170 en 1753, le nombre des voitures de place est passé successivement à 1.700 environ sous Louis XVI, à 3.000 dans les premières années de la Restauration, à 4.500 au commencement du second Empire, pour s'élever aujourd'hui à plus de 10.000 (1).

L'accroissement considérable du nombre de ces véhicules s'est effectué sous différents régimes, passant du monopole absolu à la libre concurrence, pour revenir au régime primitif, et terminer enfin sous celui de la liberté complète depuis le décret du 23 mai 1866.

Le privilège des sieurs de Givry et consorts, concédé pour la première fois en 1657 et renouvelé à différentes reprises à leurs associés, à leurs descendants et à leurs successeurs, ne donna pas, semble-t-il, toute satisfaction à la Royauté, puisqu'en 1779 (2), à la suite des plaintes journalières contre le délabrement des carrosses de place et les nombreux accidents qu'ils occasionnaient, ce privilège passait à un sieur Pierre Perreau (3).

Ces plaintes furent sans doute le prétexte, mais la raison dominante était, comme bien souvent déjà, une raison financière. Pierre Perreau devait payer désormais à l'hôpital 15.000 livres par an,

---

(1) *Les moyens de transport*, par A. de Foville.

(2) Lettres patentes, Versailles, 17 fév. 1779. Registré au Parlement le 26 fév. Collection Isambert, t. XXVI, p. 29, n° 1034.

(3) Auparavant avait eu lieu un remboursement des autres personnes à qui les privilèges étaient retirés.

au lieu de 10.000 livres précédemment versées par les privilégiés. Par contre, il percevait 6 sols par jour d'impôt sur chaque carrosse de remise, au lieu de 2 sols 6 deniers (1). La différence des redevances à l'Hôpital général restait ainsi tout à son avantage.

Ce privilège lui était concédé *pour 30 ans*, à dater du 1er avril 1779, pour les voitures de place, les voitures des environs de Paris et les messageries de certaines localités, avec le droit, pour le pouvoir royal, de racheter à l'expiration, en payant comptant, tout le matériel d'exploitation, chevaux, voitures, terrains, etc.

La clause « payable en deniers comptants » est assez intéressante à souligner, parce qu'elle montre tout à la fois l'espoir de la Royauté d'avoir à ce moment des finances en bon état, et la crainte opposée du sieur Perreau d'un rachat à crédit (2).

Cette exploitation continua, concurremment avec celle des carrosses de remise et celle des chaises, jusqu'à la Révolution.

Cependant, l'année même (3) où le privilège passe au sieur P. Perreau, les propriétaires des

---

(1) Cf. ci-dessous, chap. II, sect. II. — Nous rappellerons également que trois mois seulement auparavant le droit de 2 sols 6 deniers avait été prorogé pour six années (Versailles, 24 déc. 1778, registré en Parlement le 22 janv. 1779. Collection Isambert, t. XXV, p. 486, n° 1006.

(2) Lettres patentes du 17 fév. 1779. Collection Isambert, t. XXVI, p. 29, n° 1034. « Nous avons vendu, cédé, et transporté au sieur Pierre Perreau pour 30 années entières et consécutives... le privilège exclusif... » (article I) et « Nous reprendrons à l'expiration des 30 années, pour notre compte les chevaux, les voitures, etc. payables en deniers comptants. » (article VIII).

(3) Arrêt du Conseil d'Etat du roi du 6 juillet 1779.

carrosses de remise, supportant difficilement la concurrence désastreuse des « voitures pour les environs de Paris », obtiennent l'autorisation d'exploiter leur entreprise dans un rayon de dix lieues (1), malgré le privilège d'un sieur Laure, propriétaire du service des messageries (2).

C'était une première atteinte au privilège général des sieurs Perreau.

L'influence de la Révolution très proche allait se faire sentir. L'agitation générale des esprits suscita chez les loueurs de voitures deux manifestations en sens opposés : celle des privilégiés pour maintenir et affermir les privilèges, celle des autres loueurs pour en amener la suppression (3).

En dehors des intéressés, l'opinion publique générale n'était pas seulement hostile aux privilèges, mais encore s'élevait en des termes énergiques contre la circulation de toutes les voitures. Le « Cahier particulier et local du Tiers-Etat de Paris » est caractéristique de l'état des esprits en 1789 à ce point de vue.

Il s'exprimait ainsi : « .... Art. 6. — Diminuer « le luxe effrayant des voitures, arrêter leur féroce « impétuosité ; et qu'à l'instant où chacun crie à

---

(1) Ils n'avaient auparavant le droit d'exploitation que « dans la ville et les fauxbourgs et jusques à trois lieües ». Comparez p. 39, note 1.

(2) Arrêt du Conseil ordonnant l'exécution de l'arrêt du 6 sept. 1690. Versailles, 6 juillet 1779 (R. S.). Collection Isambert, t. XXVI, p. 106.

(3) Nous étudierons ces manifestations dans notre chapitre II, section II, § 1.

« la liberté, le malheureux piéton puisse du « moins défendre sa vie.

« Art. 7. — Qu'on établisse les trottoirs si « longtemps désirés, et qu'en attendant on place « des bornes dans les grandes rues ; qu'on n'y « souffre jamais qu'une seule file de voitures ; « qu'on attache une sonnette à tous les ca- « briolets, même à ceux des princes, et que cette « nouvelle musique devienne la sauvegarde du « citoyen....

« .... Art. 33. — *Abolir tout privilège exclusif « pour fait de messageries, diligences, voitures « de cour et de place ;* de manière qu'il soit libre « à chacun de voiturer qui bon lui semble, et « qu'on puisse donner un coup de fouet sans la « permission du roi (1). »

La plupart des cahiers soumis aux Etats Généraux (2) exprimaient aussi nettement les mêmes désirs que ceux du Tiers-Etat de Paris. Aussi, le gouvernement, sous cette poussée de l'opinion publique, décida-t-il, d'une part, de supprimer le privilège et, d'autre part, d'établir une taxe nouvelle (3) sur les voitures. Il espérait ainsi satisfaire quelques unes des multiples demandes contenues dans les cahiers des Etats Généraux.

La suppression du privilège fut accomplie par

---

(1) Arch. parlem., 1re série, tome VI, p. 295.

(2) Cf. Archives parlementaires de 1787 à 1860. 1re série. Table des matières volume VII, page 793.

(3) La taxe fut établie en 1797.

le décret du 24 novembre 1790, qui accordait aux sieurs Perreau une importante indemnité de 420.000 livres réparant le préjudice que leur causait cette suppression de leurs privilèges (1).

Les effets de cette liberté absolue furent promptement désastreux. Les cochers devinrent, suivant une expression familière, « les maîtres du pavé ». La réaction, rendue nécessaire par les désordres incessants de la voie publique, se manifesta peu après par le développement exagéré de l'autorité accordée à la préfecture de police qui devient souveraine maîtresse.

« La préfecture accordait, refusait et retirait, « guidée uniquement par des considérations à « elle personnelles, l'autorisation de mettre en « circulation des voitures de place. Elle choisis- « sait seule les cochers, leur donnait ou leur reti- « rait sans contrôle l'autorisation de conduire ; « elle exigeait qu'ils fussent munis : ... d'un livret « qu'ils devaient déposer à la préfecture et re-

---

(1) La liberté de l'industrie fut établie d'une façon générale par la loi des 2-17 mars 1791, portant suppression des droits d'aides, des maitrises et jurandes et établissements de patentes : « L'Assemblée Nationale a décrété et nous voulons et ordonnons ce qui suit : ... Art. 2. A compter de la même époque... tous privilèges de profession sous quelque dénomination que ce soit, sont également supprimés... Art. 7. A compter du 1er avril prochain, il sera libre à toute personne de faire tel négoce ou d'exercer telle profession, art ou métier qu'elle trouvera bon ; mais elle sera tenue de se pourvoir auparavant d'une patente, d'en acquitter le prix... et de se conformer aux règlements de police qui sont ou pourront être faits ». Citons également la loi du 16 octobre 1794 (25 Vendémiaire an III) qui autorise tout particulier à conduire et faire conduire librement les voyageurs... Cette loi rapporte l'article 2 de la troisième section de la loi du 29 août 1790, qui maintenait encore le privilège des postes et messageries.

« prendre chaque fois qu'ils quittaient un loueur « et rentraient chez un autre, de façon à savoir « toujours où les trouver.

« Elle exigeait que le loueur indiquât sur un « livre de fourrière, chaque jour, le nom du « cocher conduisant chaque voiture.....

« Elle interdisait au cocher de charger sur la « voie publique, l'obligeait à se rendre au lieu de « stationnement le plus proche, où son arrivée et « son départ étaient rigoureusement notés (1). »

Toutes les ordonnances (2) rendues jusqu'en 1855 partent d'un même point de vue : « Mettre « dans les mains et dans la dépendance de la pré- « fecture de police toute une classe de citoyens « qu'elle jugeait apte à lui servir pour la surveil- « lance au point de vue politique et au point de « vue criminel de l'ensemble de la population « parisienne (1) ».

Cette surveillance excessive ne sembla cependant encore pas suffisante au gouvernement et à la préfecture de police. Pour la rendre complète, on établit le monopole des voitures de place. De cette façon, on était assuré d'atteindre facilement le but cherché : la surveillance devenait plus aisée, la dépendance plus absolue. On avait unifié les responsabilités ; c'était en quelque sorte la préfec-

---

(1) Cf. Mémoire présenté au nom de la Chambre syndicale des voitures de place du département de la Seine, par M. Bixio, président, à la Commission chargée de préparer la révision des Ordonnances de police concernant les voitures publiques, page 4. Paris, imprimerie Maulde, 1896.

(2) Ordonnances du 21 mars 1831, du 20 avril 1843. — Règlement du 15 septembre 1850. — Ordonnance du 1er avril 1853.

ture de police qui disposait des voitures de place ; elle en déterminait les catégories, en fixait le nombre, les emplacements journaliers, etc. (1).

Le monopole fut institué dans les circonstances suivantes :

En 1855, un décret impérial du 16 août approuvait les délibérations de la commission municipale (2) de Paris des 23 mars et 13 juillet 1855, délibérations à la suite desquelles avait été votée l'adoption d'un Projet de traité entre l'administration municipale et une compagnie de capitalistes (3).

Ce projet de traité devait recevoir plein et entier effet seulement quelques années plus tard par un arrêté de M. G.-E. Haussmann, sénateur, préfet de la Seine, en date du 29 décembre 1862, approuvant et rendant exécutoire le traité pour cinquante années, à partir du 1er janvier 1863 (4).

L'exploitation monopolisée ne dura que très peu de temps. L'autoritarisme exagéré des premières années de l'Empire avait provoqué une opposition de plus en plus prononcée à la politique et à l'administration du gouvernement.

Vers 1860, le pouvoir parut reconnaitre la né-

---

(1) Dans notre deuxième chapitre, nous étudierons dans le détail les dispositions réglementaires à cette époque, ainsi que les clauses des traités qui établissent le monopole.

(2) Paris a été administré, de 1848 à 1871, par une « commission » nommée par le Gouvernement. Cette commission remplissait les fonctions du Conseil municipal.

(3) Société Ducoux et Cie.

(4) Voir l'étude de ce traité et de la sentence arbitrale dans notre chapitre suivant, section II, § 2.

cessité de se concilier l'opinion en donnant plus de place aux libertés publiques. Une période nouvelle dans l'histoire du second Empire commençait avec le décret du 24 novembre 1860 qui assurait la participation du corps législatif à la politique générale. Peu à peu le gouvernement était obligé d'accorder satisfaction à l'opinion publique qui demandait plus de liberté en matière politique, en matière de commerce ou de réglementation sociale.

C'est à ce grand mouvement libéral qu'il faut rattacher la suppression du monopole des voitures de place. On lit en effet dans une délibération du Conseil municipal du 9 mars 1866 :

« Vu la lettre de M. le ministre de l'Intérieur à « M. le préfet de la Seine en date du 27 fév. 1866, « portant que l'*intention arrêtée* du gouvernement « est de promulguer dans le plus bref délai un « décret qui aurait pour but d'établir dans Paris « la liberté des voitures de place.... »

Le décret annoncé fut rendu le 23 mai 1866, après que la résiliation du traité eût été réglée par un arbitrage de MM. de Royer, vice-président du Sénat et premier président de la Cour des Comptes; Devienne, sénateur et premier président de la Cour Impériale, et Duvergier, président de la section de l'Intérieur du Conseil d'Etat (1), rendu exécutoire le 9 avril 1866 (2).

---

(1) Réunions des arbitres les 4 mars, 7 mars, 29 mars 1866.

(2) Séance du Conseil municipal de la ville de Paris : Délibération du 9 avril 1866.

L'article 1er du décret, en sa première partie, consacrait cette liberté : « Tout individu a la « faculté de mettre en circulation dans Paris des « voitures de place ou de remise destinées au « transport des personnes et se louant à l'heure « ou à la course..... » C'est ce régime, établi, en 1866, qui subsiste encore aujourd'hui.

Sera-t-il définitif? C'est là une question bien difficile à résoudre. Toutefois, on peut affirmer que l'absolue liberté a amené la multiplication exagérée des voitures de place à Paris. On s'en est rendu compte d'une manière saisissante lors de la dernière grève du 28 novembre 1911. En effet, plus de 6.000 voitures de place étant restées dans leurs garages, il n'en est résulté aucune gêne pour la population parisienne qui trouvait encore facilement des véhicules en assez grand nombre pour satisfaire rapidement tous ses besoins. Ces constatations amèneront-elles les pouvoirs publics, sinon à rétablir le monopole, du moins à limiter le nombre total des voitures de place ? C'est là une des solutions qui nous apparaissent comme vraisemblables pour mettre un terme à l'encombrement de Paris et à l'agitation inévitable des cochers et chauffeurs dont les recettes totales, toujours sensiblement égales à elles-mêmes, diminuent progressivement la part de chacun, par suite de l'augmentation sans cesse croissante du nombre des bénéficiaires.

Tableau des Privilèges des Voitures de Place, de l'Origine à la Révolution de 1789

CHAISES A PORTEUR	VOITURES DE PLACE	Voitures pour la suite de la Cour	Voitures de Remise	Chaises roulantes	Autres voitures
1617. Privilège Petit, Regnault-Descuville et Douet.	Avant 1623, exploitation sans privilège par Nicolas Sauvage.	1661. Privilège Catherine - Henriette de Beauvais et sieur de Beauvais.	1667 et 1673. Autorisations d'exercer leur industrie accordées aux loueurs de carrosses par arrêté du Parlement (à la suite du procès en escroquerie de l'association Francini-Picquet).	1639. Essai de « chaises roulantes » arrêté par le Brevet confirmatif du sieur de Cavoy pour les « chaises à porteur ».	1665. Privilège du marquis de Crenan pour de petites voitures très légères, affectées au XVIII[e], aux voyages en province en concurrence avec les chaises de poste.
1639. Privilège de 40 ans des sieurs de Cavoy et du marquis de Montbrun. Brevet confirmatif à la suite d'un essai de « chaises roulantes ».	1650. 1[er] privilège accordé à Charles Villerme.	1667. Confirmation du privilège précédent.	Réglementations et tarifs divers pour cette industrie qui semble n'avoir fait l'objet d'aucun privilège, et qui se continuera jusqu'à nos jours.	1669. Privilège des sieurs Dupin, Chanderolle et consorts.	
1654. Cession du privilège au fils naturel du marquis de Montbrun (après le décès de De Cavoy).	1657. 2[e] privilège accordé au sieur de Givry.	1669. Adjonction aux mêmes titulaires du privilège d'une « ligne » de carrosses réguliers.		1719. Privilège des sieurs Louis Bontems, Henri et Jean de Cazans.	
1665. Cession des 2/3 du privilège à l'Hôpital et d'un 1/3 au sieur Puget (après décès des De Cavoy, fils et père.	1664. 3[e] privilège accordé à Nicolas et Anne Picquet.	1685. Confirmation précise du privilège exclusif des voitures pour la suite de la cour aux sieurs de Beauvais et du Fresnoy.		Extinction progressive avant la Révolution.	
1675. Obtention par l'un des associés de 1639, Louis Dauger, marquis de Cavoy, d'une prolongation de 40 ans.	1665. Autorisation de cession et cession partielle du 2[e] privilège à François et Pierre de Francini.	Ces voitures cessent d'être des voitures de place pour se rapprocher des voitures servant aux transports en commun. Elles s'appelleront d'abord des « gondoles » pour devenir de nos jours des omnibus (1).			
1707. Nouveau privilège d'une durée de 40 ans accordé au même titulaire par Louis XIV.	1666. Menaces de procès entre tous les privilégiés. Fin des difficultés par une association entre les Francini, A. Picquet et Nicolas de Rambouillet.				
1714. Confirmation du précédent par Louis XV.	1674. Rachat par l'association du 1[er] privilège.				
1767. Privilège de Mademoiselle d'Estampes.	1691. Rachat par l'association du privilège du duc de Rouanez pour les carosses à 5 sols (1).				
Extinction progressive avant la Révolution.	1666 à 1750. Continuation du privilège Francini et consorts malgré les attaques de 1678, 1702, 1732.				
	1779. Privilège exclusif accordé au sieur Perreau.				
	24 novembre 1790. Liberté de l'entreprise.				

(1) Les carosses à 5 sols disparurent vers 1691. On ne les retrouve qu'en 1826 à Nantes, en 1827 à Bordeaux, et en 1828 à Paris.

CHAPITRE II

RÉGLEMENTATION ET CONDITION ÉCONOMIQUE DES VOITURES DE PLACE DE L'ORIGINE A NOS JOURS

Après un rappel très bref de quelques prescriptions établies dans l'ancienne Rome, nous étudierons la Réglementation et la condition économique des voitures de place à deux époques distinctes, celle qui a précédé la Révolution et celle qui l'a suivi.

Pendant la première, les caractéristiques seront l'établissement des monopoles créés par le Roi et l'étude de leur défense intéressée par l'autorité royale qui en tire des avantages d'ordre financier et d'ordre administratif.

Dans la seconde période, nous assisterons aux luttes entre les privilégiés et les non privilégiés, luttes qui aboutissent au rétablissement temporaire de la liberté après la Révolution. De nouveau au XIX^e^ siècle, les anciens privilèges reparaîtront sous le nom de « monopoles », et seront définitivement supprimés en 1866.

SECTION PREMIÈRE

De l'origine à la Révolution.

§ 1. Les Origines.

Dans le § 1 de notre chapitre Ier, notre historique a très souvent comporté un bref exposé de règlementation parce qu'à vrai dire, l'histoire des premières voitures n'est qu'une série d'interdictions coïncidant avec chacune de leurs apparitions. On ne règlementait pas : on interdisait. L'intervention du pouvoir, pendant plusieurs siècles, n'eut guère d'autre préoccupation.

A Rome, tout d'abord, l'usage des voitures servant à transporter des personnes fut prohibé ; puis, en 396 avant J. C., le dictateur Camille ayant fait un vœu à Apollon Pythien pendant la guerre contre les Véies, les dames romaines avaient sacrifié leurs bijoux pour permettre au dictateur d'acquitter son vœu : le Sénat, pour reconnaître dignement leur noble geste, les autorisa à se servir du « pilentum » pour venir aux jeux, aux cérémonies religieuses et du « carpentum » tous les jours (1).

---

(1) « Honorem matronis habitum ut pilento ad sacra ludosque, carpentis festo profestoque uterentur ». Tite-Live, v. 25. Cf. aussi Festus, p. 211 Lind.; Ovide, Fast. I, 619.

Le pilentum se rapprochait beaucoup du carpentum mais il était plus

Cette faveur persista jusqu'à la Loi Oppia qui défendit formellement dans la ville l'usage de toute voiture attelée, sauf pour les femmes qui avaient des fonctions à remplir dans les cérémonies du culte public (1).

La loi abrogée, l'interdiction persista parce que les rues de Rome et des autres villes étaient en général si étroites qu'il devenait nécessaire d'arrêter la circulation pendant le jour (2).

Les auteurs affirment qu'au moment du plus grand luxe et même jusqu'à la fin du IIe siècle de l'empire, personne, homme ou femme, n'aurait osé traverser la ville en voiture sinon pour des fêtes et cérémonies religieuses.

Tacite ajoute (3) que « Messaline et Agrippine « donnèrent la marque la plus éclatante de leur « orgueil et de leur faste en se faisant autoriser à « se rendre en « *carpentum* » au Capitole, ce qui, « jusqu'alors, avait été permis aux ministres du « culte seulement (4). »

Très longtemps après, l'usage des chars s'établit néanmoins ; ceux-ci s'enrichissent d'orne-

---

richement orné, garni de coussins et plus vaste que le carpentum. Dans les premiers temps de Rome, il avait une destination exclusivement religieuse. Plus tard l'empereur Héliogabale essaya d'interdire les voitures somptueuses à certaines catégories de femmes (Cf. Saglio. *Dict. des antiquités grecques et romaines*. V° pilentum).

(1) Tite-Live, XXXIV, 1, 3.

(2) Suét. Claud. 25.

(3) Tac. ann. XII, 42.

(4) Voy. aussi *Lex Julia municipalis*, C. inscr. lat. I. 206, et la médaille commémorative de cet événement « memoriæ Agrippinæ », Cohen, Monn. imp. I. pl. VIII.

ments et de dorures. Pour arrêter le luxe croissant, Jules César restreignit le nombre des voitures, « en n'autorisant, dit Suétone, l'usage des litières qu'aux personnes distinguées par leur rang ou respectables par leur âge. »

Quelques siècles plus tard, nous avons en France une évolution analogue : les rois de France interdisent les voitures soit par orgueil, soit pour s'élever contre leur luxe exagéré qui portait ombrage au pouvoir royal.

Les réglementations de nos premiers rois s'appliquèrent seulement aux Postes (1). Il faut aller jusqu'à l'édit d'Henri IV, d'avril 1594, pour trouver le premier document sur la réglementation de la circulation de toutes les voitures à Paris (2). Il expose les raisons nombreuses pour lesquelles il faut réglementer la circulation des voitures à Paris et décide que le règlement sera fait le prévost de Paris (3) :

---

(1) Les premières Postes furent établies après les invasions par Charlemagne (VIII[e] siècle) mais disparurent avec lui pour ne reparaître qu'en 1296, organisées par l'Université de Paris. (Confirmation du privilège de l'Université de Paris en 1296 et 1315 par Philippe le Bel et Louis le Hutin). Max. du Camp, t. I, p. 30.

C'est sans doute à l'occasion de la création des premières Postes que l'on trouve l'ordre le plus ancien sur la circulation : « Ut itinerantibus nullus impedimentum faciat ». 2[e] capitulaire de Charlemagne, n° 17, mars 779. Baluze, I, 195. *Hist.*, V, 646 ; collection Isambert

(2) Collection Isambert. T. XV, p. 88 en note. Le Parlement, en enregistrant cet édit le 12 mai 1595, ajouta, pour le commissaire contrôleur, l'obligation de faire deux fois par mois un rapport à la police des abus commis dans la conduite et l'entretien des coches (même renvoi).

(3) Aujourd'hui c'est le préfet de police qui réglemente à Paris la circulation, d'accord avec le préfet de la Seine. Cf. 3[e] partie, chapitre I.

Edit de création d'un office de commissaire général et surintendant des coches et carrosses publics (1).

Henry, etc.

Nous avons reçu et recevons journellement plusieurs plaintes et doléances des facultés, abus, et malversations qui se sont ci devant commises et commettent de jour en autre au fait et conduite des coches générales et publiques, ci-devant établis en nostre royaume, et pour le soulagement et commodité des voyages, que aulcuns sont contraints et désirent faire par pays, se faisant conduire d'un lieu en autre, tant pour le train et traficq de marchandises que autres affaires : mais au lieu d'en recevoir les utilités et commodités qu'en espèrent, il se trouvent fort incommodez et oppressez par le mauvais ordre qui y est à présent et pourrait continuer et augmenter par ung très-grand nombre de personnes eux disans cochers, voituriers et messagers, qui sans aveu s'ingèrent de faire ladite charge qu'ils n'entendent, ni l'exercice d'icelui, aux grands périls, pertes, dommages, inconvénients et frais excessifs de ceulx à eulx, ou plus ou pis pourroit advenir, s'il n'y étoit par nous pourvû d'un bon et certain règlement juste équitable, faisant cesser tous lesdits désordres ; et à cette fin commettre et députer quelque personnage bien entendu et expérimenté au fait dudit exercice, pour faire garder ledit règlement et les ordonnances ci-devant faites, ou qui seront ci-après par les voyes de justice, et faire punir les contrevenans, et avoir la superintendance sur tous lesdits coches publiques, ceux qui les tiennent à terme, et autres qui y sont employez, et de tout ce qui en dépend : sur quoi, après avoir été certifiés de la commodité par aucuns nos spéciaux conseillers à ce par nous commis, y avoir meurement délibéré, nous avons fait mettre cette matière de rechef en délibération en notre conseil d'état, de l'avis

---

(1) Reg. au parl. le 12 mai 1595 sur lettres de jussion (Vol. SS, f° 10. — *Traité de la police*, livre IV, tit. XV, ch. x).

duquel nous avons créé et érigé, *créons et érigeons en chef et titre d'office fermé*, de notre pleine puissance et autorité royale, créons et érigeons par ces présentes, *ung estat et office de commissaire général et superintendant de tous les coches publics* de celui de notredit royaume, establies, ou qui seront établies, *pour faire garder ledit règlement qui en sera fait par notre prévost de Paris*, ou son lieutenant civil juge de la police auquel nous donnons et attribuons la connoissance de tenir la main qu'il ne se fasse aucunes exactions outre le règlement et taxes qui en seront sur ce faites par notredit prèvot de Paris ou son lieutenant civil ; et que toutes les dits coches publiques soient attelées bien et duement, comme il appartient, de bons et forts chevaux pour tirer, mener et conduire lesdits coches publiques, par cochers et gens capables et expérimentez pour les conduire ; et que lesdites coches soient maintenuës et entretenuës en bon équipage, afin qu'il n'y advienne aucun d'estourbier ou empêchement au publicq, tellement qu'ils puissent arriver en lieux propres et accoustumés pour les repuës et gistes ; pour dudit état pourvoir tel que bon nous semblera, aux honneurs, autorités, prérogatives, prééminences, franchises, libertés, que nous attribuons, droits et taxe qui en sera faite par notredit prévost de Paris, ou son lieutenant civil, juge de la police, auquel nous donnons pouvoir privativement à tous autres d'y faire et dresser tous règlemens et taxes nécessaires.

Si donnons en mandement, etc.

Quoique cet édit s'adresse plus spécialement aux coches, c'est-à-dire aux voitures publiques à itinéraire fixe, il nous a paru indispensable de le reproduire *in extenso* pour plusieurs raisons.

C'est d'abord, comme l'indique M. Isambert, la plus ancienne réglementation des voitures.

C'est ensuite la première qui nous donne les raisons de l'intervention du pouvoir en cette ma-

tière : « les abus et malversations qui se commettent de jour en autre ». Par suite, elle nous permet de penser que l'autorité royale, en établissant cinquante ans plus tard des « privilèges » de carrosses de place, n'a pas cédé uniquement à des préoccupations d'ordre financier, mais s'est également inspirée des intérêts et de la sécurité publiques.

Enfin, elle justifie dans une certaine mesure la création des privilèges. Elle nous montre que les nominations de commissaire général des coches, les attributions de privilèges pour l'exploitation des carrosses de place, comme celles de tous les autres privilèges de l'époque étaient peut-être des conséquences nécessaires du développement restreint de l'autorité royale, autorité encore débile, qui avait sans doute tous les pouvoirs nécessaires pour la promulgation des règlements, mais était impuissante à obtenir leur application.

L'autorité royale cherchait et arrivait ainsi à unifier les responsabilités, à réprimer plus facilement les infractions; elle trouvait même une aide efficace chez les privilégiés qui étaient empressés à signaler les abus dont ils étaient les premières victimes.

Il ne faut cependant pas exagérer la portée de ce dernier argument. En effet, les lettres patentes qui se sont succédées dès la création du privilège des premières voitures (1), sont obligées de fixer

(1) Privilège Charles Villerme, 5 mars 1650. Collection Isambert, t. XVII, p. 202, n° 153.

continuellement les tarifs de ces voitures, l'intérêt des privilégiés étant sur ce point en contradiction trop évidente avec celui du public volontiers sacrifié.

§ 2. Les Privilèges et la Royauté.

Les difficultés d'ordre financier sont une des principales caractéristiques de l'exploitation des voitures de place à la fin du XVII^e^ siècle et au XVIII^e^ siècle. Les privilégiés avaient formé une association en 1666. La Royauté commença bientôt après à tirer profit des avantages concédés par elle, en imposant aux privilégiés des redevances extraordinaires.

En 1698, les privilégiés versent au Trésor une imposition exceptionnelle de 140.000 livres : il est vrai qu'à titre de compensation, on rattache à leur privilège la ligne de carrosses de Paris à Poissy, anciennement concédée à un sieur Antoine Drouart.

En 1702, une « Déclaration », datée de Versailles (30 décembre), porte attribution à l'Hôpital Général de trois sous par jour sur chaque carrosse de louage (1). Cette taxe, qui atteignait toutes les voitures sans exception, est la première taxe journalière édictée par l'autorité. Elle ne se

---

(1) Citée par ISAMBERT, t. XX, p. 428, n° 1840, qui renvoie pour le texte *in extenso* à la collection en 202 vol. in-4° de la Bibl. de la Cour de cassation.

justifie que comme une sorte de rémunération imposée aux privilégiés pour les faveurs qui leur étaient accordées. C'est une idée différente qui a présidé à l'établisscment, de nos jours, des droits de stationnement. Ils n'ont plus que le caractère d'une permission de voirie accordée moyennant paiement d'une certaine taxe.

Les privilégiés, très gênés par cette Déclaration du 30 décembre 1702, eurent l'habileté de persuader le roi qu'eux seuls pouvaient percevoir ce droit; que leurs titres, leurs baux (avec les petits loueurs), leur expérience, leur organisation importante leur permettraient d'acquitter cette taxe très exactement, sans aucune difficulté pour l'administration du roi.

Le roi accepta, mais, en réalité, sous une forme un peu différente, qui devait laisser aux privilégiés de nouveaux bénéfices très importants.

En effet, les privilégiés allaient avoir le droit de percevoir 3 sols par jour et par carrosse; en échange de ce droit, ils s'obligeaient à verser au Trésor ou plutôt au compte de l'Hôpital Général, une somme fixe de 10.000 livres par an.

Comme il y avait à cette époque, à Paris, environ 600 carrosses de remise ou de place, les privilégiés percevaient :

$600 \times 365 \times 3 = 657.000$ sols ; soit 32.850 livres (1).

Ainsi, grâce à cette interprétation de la Déclara-

---

(1) La livre vaut 20 sols.

tion de 1702, la situation des privilégiés s'améliorait considérablement. Ils étaient désormais chargés de percevoir les deniers du roi, assimilés par conséquent aux fonctionnaires du Trésor royal. Leur prestige s'accroissait en même temps que leurs privilèges s'affermissaient. Enfin, ils obtenaient ainsi un nouveau bénéfice appréciable de 22.850 livres par an. Ils cherchèrent naturellement à perpétuer et même à augmenter les avantages de cette situation éminemment favorable, qui n'avait été créée que pour quatre ans. La taxe pesait lourdement sur toutes les voitures, et principalement sur la catégorie des voitures de place. Les privilégiés étaient obligés, par conséquent, de diminuer d'autant la location de leurs voitures de place. C'est pourquoi, en 1706, ils demandèrent la suppression totale de la taxe de 3 sols sur les carrosses de place, et la fixation à 2 sols 6 deniers seulement de celle des carrosses de remise.

Le roi, par la Déclaration du 28 décembre 1706, accepta d'autant plus volontiers que la somme de 10.000 livres devait continuer à être intégralement payée à l'Hôpital. Cette manœuvre d'apparence philanthropique était, en somme, un procédé habile qui changeait la condition des voitures plus que celle des cochers. Les 300 carrosses de remise versaient aux privilégiés $300 \times 365 \times 2$ sols 6 deniers, soit environ 13.687 livres 10 sols par an; c'est-à-dire que le bénéfice net était de 3.687 livres, au lieu du bénéfice total précédent de 22.850 livres. Les privilégiés ajoutèrent alors discrète-

ment, pour les voitures de place, une augmentation de location de 3 sols, par voiture et par jour, qui rétablissait intégralement leur ancien bénéfice.

Aussi, lorsqu'en 1709 — par suite de nouveaux besoins impérieux du Trésor royal — un versement extraordinaire de 60.000 livres fut encore demandé aux privilégiés, aucune protestation ne se fit entendre. Ils obtenaient d'ailleurs de nouvelles compensations qui équivalaient largement au sacrifice consenti : on rattachait à leur privilège celui des carrosses et voitures de louage du Pecq, de Saint-Germain, de Meulan et de Mantes, et, surtout, on confirmait *pour vingt années*, soit du 1er janvier 1711 au 31 décembre 1730, la déclaration précitée du 28 décembre 1706 (1).

Au surplus, toute protestation était pratiquement impossible, parce que la Royauté était sans cesse assaillie de demandes d'associations et de compagnies, lui offrant des redevances de beaucoup supérieures à celles payées par les privilégiés. Ceux-ci, tout en étant dans l'obligation de combler de temps à autre et sans mot dire les déficits du Trésor royal, avaient également à lutter contre des concurrences ardentes, mettant tout en œuvre pour les remplacer.

On trouve les traces de ces luttes à différentes époques :

— En 1678, les privilégiés, en réponse aux avan-

---

(1) Ces conditions furent établies par les Lettres patentes du 28 avril 1710 ».

ces faites par leurs concurrents, disent au roi : « Il y a à peine douze ans que nous jouissons de notre privilège : comment pourrions-nous en si peu de temps avoir récupéré toutes les dépenses engagées! »

— En 1702, au moment de la création de la taxe de 3 sols, les Privilégiés se servent principalement de leur crédit auprès du roi, sans omettre de rappeler qu'en 1678 on avait, « *à juste titre* », reconnu l'excellence de leurs droits.

— Enfin, en 1732, une compagnie puissante eut l'idée de leur demander... leurs titres. Les privilégiés, tout d'abord embarrassés, recoururent à une solution très hardie. Ils firent imprimer tous les arrêts, toutes les déclarations, toutes les lettres patentes qui les concernaient; puis ils développèrent longuement toutes les opérations de versement à l'Hôpital Général, leur perception des deniers du roi, etc. Enfin, et c'était peut-être là leur argument le plus acceptable, ils démontrèrent que tous les carrosses de place étaient leur propriété.

Cette démonstration, quoique assez peu définitive, fut couronnée d'un succès inespéré : les offres de la nouvelle compagnie étaient complètement rejetées, et le privilège de toutes les voitures du royaume était accordé aux privilégiés associés! (1).

La situation des privilégiés était désormais soli-

---

(1) Les bénéfices des privilégiés s'élevèrent à plus de 600.000 livres par an (A. Martin, *ouvr. cité*, p. 27).

dement établie vis-à-vis des tiers, aussi longtemps que durerait la faveur royale.

§ 3. La Réglementation

Avant d'entrer dans le détail de la réglementation particulière aux premières voitures de place, il convient de signaler un curieux arrêt du Parlement qui s'adresse à tous les conducteurs qui amènent à Paris certaines catégories de personnes.

Cet arrêt fut rendu à la suite d'une invasion de pauvres gens qui entraient à Paris, où ils étaient soignés dans des hôpitaux bien tenus, mais qu'on ne put tolérer longtemps « parce que ces pauvres remplissaient les places des pauvres de la ville et fauxbourgs de Paris (1) ».

Cet arrêt fait « defense à tous messagers, rou-
« liers, voituriers et conducteurs de coches
« d'amener à Paris aucuns enfans, ni aucuns
« pauvres, aveugles, estropiez, défigurez, ou
« atteints d'autres maladies ou infirmitez appa-
« rentes qu'ils n'en ayent fait écrire les noms et
« surnoms sur leurs livres, avec les noms, sur-
« noms et demeures de ceux qui les auront char-
« gez sur les lieux et l'adresse de ceux entre les
« mains desquels ils les devront remettre à Paris,

---

(1) Une communication toute récente de décembre 1911 au Conseil municipal de Paris s'élève contre la tendance de garder, dans certains services des hôpitaux de Paris, des malades étrangers lorsqu'ils présentent des cas intéressants à étudier.

« à peine de punition corporelle et de 1.000 « livres d'amende au profit de l'Hôpital Général « au paiement de laquelle ils seront contraints « par corps.

« Fait en Parlement le vingt troisième (1) novembre mil six cens quatre vingt quinze. »

A côté de cet arrêt qui réglemente un point très spécial de la circulation, nous trouvons de nombreuses ordonnances et arrêts rendus dans la première moitié du XVIII[e] siècle (principalement de 1716 à 1741) et destinés à préciser les obligations et les défenses des loueurs et des cochers des voitures de place (2).

Nous étudierons : 1° les règlements concernant les loueurs ; 2° les règlements concernant les cochers.

1° *Les Règlements concernant les loueurs*

La grande modification apportée par les ordonnances nouvelles fut que les privilégiés ne fournirent plus obligatoirement toutes les voitures. Le privilège, primitivement, comportait en effet non seulement le droit de percevoir une taxe sur toutes les voitures en circulation, mais encore le droit exclusif de mettre des voitures en circulation.

---

(1) *Journal des Audiences du Parlement*, par M[e] François Janet de la Guessière. Tome IV, livre X, ch. XXIV, p. 605. Paris, 1733.

(2) Ordonnances du 2 fév. 1716, du 2 mai 1725, du 24 juillet 1731. Arrêt du Conseil du 17 déc. 1737. Ordonnance du 18 juin 1740.

Le conducteur était obligé de payer la taxe et de louer sa voiture. Désormais, la taxe seule était exigée. Chaque loueur put s'équiper, à condition de « n'exposer que des carrosses bien condition-« nés garnis de bonnes soupentes composées du « nombre de cuirs prescrit par les statuts de la « communauté des bourreliers, et de tout ce qui « est nécessaire pour la sûreté de ceux qui s'en « servent, et attelés de bons chevaux, à peine de « confiscation, même d'amende et de punition « corporelle, s'il y échoit (1) ».

A côté de ces prescriptions concernant la solidité et le bon état des voitures, d'autres régissent le numérotage et les fraudes commises dans l'application des numéros.

Les loueurs doivent en effet « apposer à leurs frais des numéros dans le haut du derrière du carrosse, avec de grands chiffres peints en jaune en huile, en sorte qu'ils puissent être distingués facilement, le tout sans préjudice à la marque des propriétaires des carrosses ». Comme sanction, 50 livres d'amende aux cochers qui conduisent des voitures non numérotées, et la même amende aux loueurs qui leur ont donné l'autorisation de « rouler » avec ces voitures.

---

(1) On trouvera les articles principaux de ces statuts dans Barberet, ouv. cité, p. 212.

La sévérité de ces prescriptions eut pour résultat d'annuler, en partie, l'autorisation accordée aux loueurs de se servir de leurs voitures. Les privilégiés continuèrent à louer des voitures (sans les chevaux). Les voitures ainsi louées s'appelaient « anglois ». Elles donnèrent lieu à des protestations, en 1788, de la part des loueurs non privilégiés. Cf. section II.

La réglementation intervient également pour mettre fin à une fraude qui consistait pour les loueurs à vendre clandestinement leurs vieux carrosses à une corporation (dont le nom indique de façon assez imagée la profession), celle des « déchireurs de carrosses ». Ces derniers mettaient soigneusement de côté les panneaux portant les numéros administratifs et les plaçaient sur d'autres carrosses roulant ainsi en fraude.

De cette façon, le loueur ne payait plus de redevance pour le numéro de son vieux carrosse effacé sur les livres. Il reprenait ce même numéro pour faire marquer son carrosse neuf de remplacement.

L'ordonnance, pour interdire cette pratique, à peine de 50 livres d'amende, donne plusieurs motifs : « les inconvénients contraires au bon « ordre de la police, au droit des propriétaires « du privilège » et celui assez inattendu de l'impossibilité pour le bureau des objets trouvés, « dans le cas où il seroit laissé quelque chose « dans un desdits carrosses, de les indiquer ».

D'autres prescriptions sont relatives au choix des cochers.

Les loueurs de carrosses ne peuvent confier leurs voitures « qu'à des cochers qui ayent atteint « l'age d'au moins 18 à 20 ans, qui ayent la force « et l'expérience requises, sous peine de 300 « livres d'amende ».

Il est interdit aux loueurs, sous peine de 50 livres d'amende à la première infraction et plus en

cas de récidive « de se servir d'aucuns cochers « qui auront été condamnés à l'amende ou mis « en prison ou contre lesquels il y a eu de justes « plaintes. »

Non seulement les loueurs étaient personnellement responsables s'ils ne se conformaient pas à ces injonctions, mais encore leur responsabilité civile était engagée lorsque les cochers qu'ils employaient contrevenaient aux règlements.

Lorsque les peines encourues par les cochers comportaient uniquement la prison, il n'y avait aucune difficulté d'exécution. Mais, pour l'amende, il devenait nécessaire de préciser à qui incomberait la charge de l'acquitter dans le cas fréquent d'insolvabilité des cochers. Dans la plupart des articles, les ordonnances s'expriment ainsi : « A « peine d'amende et de prison contre les cochers, « de laquelle amende *les maîtres seront respon-* « *sables civilement*, et pourront être poursuivis, « après que les cochers auront été emprisonnés « ou exécutés en leurs meubles sur l'indication « du nom et de la demeure desdits cochers, que « les maîtres auront fait au receveur des amen- « des (1). »

Les loueurs supportaient donc en général toute la responsabilité pécuniaire des contraventions.

---

(1) Nous verrons plus loin, dans notre chapitre sur l'organisation des Compagnies actuelles, que les propriétaires ou directeurs évitent très simplement toutes difficultés en exigeant de leurs conducteurs le dépôt d'un « cautionnement » destiné à acquitter les amendes.

2° *Les Règlements concernant les cochers* (1)

Les cochers doivent se comporter « honnêtement » ; ils ne peuvent exposer leurs voitures « que dans les places, carrefours et rues marquées à cet effet et non ailleurs ».

Il leur faut encore :

« S'y tenir sur leurs sièges bien rangés et en « état de marcher, lorsqu'ils en seront requis ;

« Laisser le passage libre entre les maisons et « les carrosses pour la commodité des gens de « pied (2) ;

« Mettre leurs carrosses à une distance convenable les uns des autres, en sorte qu'on y « puisse aisément passer et que l'accès des maisons soit libre ainsi que celui des boutiques. »

Il leur est défendu :

« 1° De se mettre à double rang (sur les emplacements désignés) ni en plus grand nombre « que celui prescrit par les arrêts ;

« 2° De se tenir dans les rues voisines ;

« 3° D'aller au devant de ceux qui leur demandent des carrosses pour les exciter à les préférer « à d'autres, ce à peine de prison. »

---

(1) Les citations contenues dans ce paragraphe sont empruntées aux ordonnances précitées, p. 78 note 2, et en particulier à l'ordonnance du 18 juin 1740.

(2) Cette prescription s'explique par l'absence des trottoirs à cette époque. L'usage des trottoirs ne commença, en effet, qu'en 1782, pour ne se généraliser qu'en 1823. (Cf. *Grande Encyclopédie*, v° Pavage).

4° Lorsque les cochers occupent une place réglementaire et que des clients se présentent, ils doivent :

« Mener et conduire ceux qui se présenteront « les premiers en leur payant 25 sols par avance (1) « pour la première heure et 20 sols pour chacune « des suivantes lorsque les carrosses ne sortiront « point de la ville et des fauxbourgs, et si les car- « rosses sortent des fauxbourgs, ils seront payés « à la journée suivant le prix qui sera convenu. »

5° Comme il arrivait très souvent que les cochers, pour ne pas conduire le premier client qui se présentait, prétendaient être retenus ou étaient d'accord avec des personnes qui l'affirmaient (2), « défenses sont faites aux cochers de se servir de « pareils prétextes et de se tenir dans lesdites « places ni aux environs après qu'ils auront été « loués. »

6° Afin de bien connaître les noms des cochers responsables en cas d'accident, il leur est défendu, « à peine de punition exemplaire, de donner à « conduire leurs voitures à des cochers qui sont « sans condition et qui vagabondent sur les « places ou à d'autres cochers, sous prétexte de « leur montrer à mener les chevaux ».

7° On s'occupe également de l'attitude générale

---

(1) Comparez Règlement du 20 janvier 1696, cité p. 39.

(2) C'est exactement le procédé dont se servent aujourd'hui certains cochers pour éluder des interdictions de stationnement, notamment dans les cours des gares.

des cochers envers le public et réciproquement. Il est défendu aux cochers « d'insulter ou injurier « les bourgeois, les passants et les commis à la « régie du privilège (1), d'user de menaces ni de « voyes de fait pour faire descendre ceux qui « pourroient être dans leurs carrosses, à peine de « 300 livres d'amende », tandis qu'il n'en coûte que 100 livres aux bourgeois pour « se servir de « carrosses par autorité ou par violence, mal- « traiter les cochers ou monter sur leurs sièges « pour mener leurs carrosses. »

8° Il y a également des dispositions concernant ce qu'on appelle aujourd'hui le *Bureau des objets trouvés*, et qu'on groupait alors sous ce titre : *Sûreté des effets oubliés dans les carrosses :* « En- « joignons aux cochers de rendre fidèlement les « hardes, nippes ou papiers qui seront laissés dans « les carrosses, aux personnes qui les auront « oubliés, ou d'en avertir dans le jour les commis « établis sur les places pour la régie du privilège, « qui en feront déclaration au bureau des car- « rosses, à peine contre les cochers de 300 livres « d'amende et d'être punis comme recéleurs, sui- « vant les rigueurs des ordonnances. »

L'ordonnance donnait ensuite des conseils et des indications permettant de retrouver la voiture et le cocher employés.

---

(1) On appelait ainsi les employés chargés par les Privilégiés de contrôler le paiement des locations et des redevances qu'ils imposaient aux cochers et aux petits loueurs.

Malgré toutes ces injonctions de moralité, de bonne tenue, d'honnêteté, l'administration n'avait qu'une confiance très limitée dans la corporation des cochers. Aussi prit-elle des précautions très minutieuses pour contrôler le « placement » et surveiller le « débauchage » des cochers.

Elle crée, pour les cochers, l'obligation d'obtenir une sorte de certificat de travail chaque fois qu'ils changent de patron loueur.

« D'autant qu'il y a des cochers qui insultent, « menacent et maltraitent leurs maîtres et retien- « nent l'argent de leurs dit maîtres; faisons dé- « fenses à tous loüeurs de carrosses d'employer « aucuns cochers *sans le consentement par écrit* « des maîtres d'où ils seront sortis, à la peine de « 100 livres d'amende. Faisons par conséquent « défenses aux loüeurs de carrosses de débaucher « les cochers qui seront en condition pour les em- « ployer chez eux, sous la même peine que des- « sus. »

A côté de toutes ces prescriptions dirigées plutôt contre les cochers, on trouve, dans un règlement du 20 janvier 1696, des dispositions destinées à les protéger contre un certain public : « Plusieurs particuliers, comme gens d'épée, va- « gabonds ou autres, s'immisçaient de carrosses « ou de calèches, sans en vouloir rien payer ou du « moins peu de chose, et usaient de violences « inouïes contre les cochers et gens qui se trou- « vaient dedans iceux... : il est interdit à toutes « personnes, de quelque qualité et condition

« qu'elles soient, de prendre et emmener de force « et violence lesdits carosses, de monter sur les « sièges d'iceux, et de battre et maltraiter les co- « chers qui les conduisent; enjoint aussi à toutes « personnes qui se serviront desdits carosses et « calèches, de payer même par avance et avant « que de monter dedans... le tout à peine de pri- « son et de 500 livres d'amende (1) ».

Telles étaient les principales dispositions concernant la Réglementation des voitures de place au XVIII^e siècle.

Des ordonnances analogues fixent les conditions d'exploitation des chaises à porteur et des chaises roulantes.

L'originalité de ces dernières, leur succès provoquèrent des batailles où les malheureux « tireurs » étaient fort malmenés. Les privilégiés furent obligés de demander aide et protection au lieutenant de police qui rendit, à la date du 1^er avril 1671, l'ordonnance suivante : « Défenses à toute per- « sonne, de quelque qualité et condition que ce « soit, d'empêcher directement ou indirectement « l'établissement du nouveau roulage par voies de « fait, insultes, injures, huées, paroles ou autre- « ment, à peine de cinq cent livres d'amende, et « à tous laquais, cochers et gens de livrée de pa- « reillement troubler ni empêcher ledit roulage à « peine de prison et de punition exemplaire ».

---

(1) Règlements de 1669, 1670, 1696, 1697, cités par A. MARTIN, ouv. cité, p. 24, et par BARBERET, ouv. cité, p. 210 et suiv.

Les autres ordonnances rappellent par leurs dispositions celles que nous avons déjà étudiées pour les voitures. Nous nous bornerons à citer la plus importante, celle du 15 juillet 1729, qui traite du numérotage, de la vente des chaises, des emplacements et enfin des objets trouvés.

Toutes ces ordonnances, celles relatives aux voitures de place comme celles relatives aux chaises, sont sans cesse renouvelées, sans aucun changement, vraisemblablement parce que les injonctions du pouvoir administratif restaient le plus souvent lettre morte.

On trouve seulement deux prescriptions nouvelles : en 1737 (arrêt du Conseil du 17 décembre), ordre aux maîtres de carrosses de place de marquer toutes leurs voitures au fer chaud d'une marque spéciale, à peine d'une amende excessivement sévère de 1.000 livres et, en outre, de la confiscation; en 1740, obligation de supprimer les marchepieds en fer.

SECTION II

De la Révolution à nos jours.

§ 1. Avant la Révolution.

Un privilège unique des voitures de place avait été accordé, nous le rappelons, en 1779, aux sieurs Perreau. Mais, comme de nombreuses plaintes avaient été formulées contre l'état de délabre-

ment des voitures des anciens privilégiés, on profita de l'établissement de cette nouvelle concession générale pour rappeler les anciennes ordonnances relatives au matériel, les préciser et les développer, en même temps qu'on réglementait à nouveau l'industrie des voitures de place.

L'ordonnance de police du 12 avril 1779 essaie de remplir ces différents buts, tout d'abord en imposant des prescriptions très détaillées pour la construction des voitures de place (1); puis en insistant sur l'obligation pour les cochers de conduire « sans difficulté » ceux qui se présentaient, « même à des points éloignés de deux lieues ». Pour les courses plus longues, un tarif spécial était établi, et les cochers pouvaient exiger d'être payés d'avance.

On renouvelle les obligations de peindre « à « l'huile en couleur jaune des numéros derrière et « sur les côtés du carrosse, de marquer chaque « carrosse au fer rouge d'une empreinte person- « nelle au propriétaire », et, enfin, de placer à l'intérieur, « dans le haut du devant », une plaque de fer-blanc portant le numéro du carrosse. Outre ce numérotage administratif, peut-être un

---

(1) Ordonnance de police du 12 avril 1779, article 1 : « Les carrosses à construire devront avoir : les caisses, 3 pieds 2 pouces de largeur à la ceinture sur 4 pieds 2 pouces de long, les portières ouvrantes sur les grandes roues, afin que les personnes qui s'en servent ne gâtent point leurs vêtements sur lesdites roues; les trains ne pourront avoir moins de 8 pieds de long entre les deux lisoirs; les brancards coupés de façon que la caisse ne se trouve point trop élevée et que les marche-pieds soient commodes et d'un usage sûr et facile ».

peu excessif, les carrosses portaient la marque des propriétaires du privilège comme justification du paiement du droit (1).

Presque en même temps que les obligations des privilégiés Perreau, celles des privilégiés des chaises étaient précisées par l'ordonnance du 31 mai 1782. Les chaises qu'ils exposaient sur la voie publique devaient être « solidement construites, « bien marquées, au dedans comme au dehors, « de chiffres très apparents, et avec des portières à « double bouton, de manière à pouvoir ouvrir des « deux côtés ». D'un autre côté, les loueurs de chaises doivent « inscrire sur un registre les « numéros et les lettres de leurs chaises, le nom « et l'adresse des porteurs et tireurs. »

Ces différentes prescriptions avaient provoqué la transformation du matériel délabré des anciens privilégiés des voitures de place (2), ainsi que des autres entrepreneurs de transports; les plaintes du public, qui avaient cessé pendant quelques années, s'élevèrent à nouveau à la veille de la Révolution. Quoique le nombre des fiacres (3) soit encore inférieur à 800, on protestait déjà contre les embarras continuels de la circulation et l'encombrement des rues dont on les rendait responsables.

---

(1) Les voitures de place avaient ainsi quatre fois l'indication de leur numéro, plus une plaque du propriétaire et celle des privilégiés.

(2) « Autant les fiacres étaient simples et lourds dans leur origine, autant ils sont élégants actuellement ». *(Le Voyageur à Paris*, Paris, 1786).

(3) C'est-à-dire sans tenir compte des voitures pour les environs ni des voitures de remise, ou des chaises.

D'autre part, les loueurs non privilégiés attaquaient le régime du privilège des voitures de place et rédigeaient un cahier de doléances qui date très probablement de l'année 1788.

Les privilégiés essayèrent de sauvegarder leur situation, doublement menacée par le public et les loueurs non privilégiés, en s'adressant au Procureur du Roi : persuadés que les abus dont souffrait le public et les désordres dont se prévalaient leurs concurrents provenaient de la trop grande liberté de leurs cochers, certains qu'il y avait là pour eux-mêmes une grande source de difficultés, ils provoquèrent un arrêt du Parlement en date du 17 juillet 1787, qui eut pour but de rappeler les prescriptions réglementaires générales, mais aussi et surtout de maintenir désormais les cochers sous une étroite dépendance.

Nous étudierons dans le détail ces deux documents qui nous paraissent les plus intéressants de l'époque : I. l'arrêt du Parlement du 17 juillet 1787; II. le cahier des doléances des loueurs de carrosses de place.

I. *L'ordonnance du 1er juillet 1774* (1) *et l'arrêt du Parlement du 17 juillet 1787* (2).

Une ordonnance concernant les cochers, commissionnaires, loueurs de voitures de place..., etc., avait été rendue, le 1er juillet 1774, par les offi-

---

(1) « Ordonnance du lieutenant de police portant règlement pour les carrosses de place ». Collection Isambert, t. XXIII, p. 17 n° 20.

(2) Collection Isambert, t. XXVIII, p. 384 n° 2359.

ciers de police de Paris. Cette ordonnance resta vraisemblablement lettre morte jusqu'en 1787. A cette date, les loueurs privilégiés adressèrent des mémoires au Procureur du Roi pour lui demander d'intervenir. Ce dernier requit le Parlement, dont l'arrêt du 17 juillet 1787 ordonna l'exécution « des « arrêts et règlements de la Cour, des ordonnan- « ces et sentences de police selon leur forme et « leur teneur ».

Les abus pricipaux provenaient (1) de ce que les cochers inconnus de la police ou de leurs patrons se livraient à de fréquents excès et commettaient de nombreux délits avec la certitude d'une complète impunité. Aussi l'ordonnance cherche-t-elle à faire établir et contrôler d'une façon continue l'identité des cochers.

Un bureau est institué où tous les cochers, en place ou sans ouvrage, doivent se faire inscrire avec leurs noms, surnoms, âge, origine et domicile, l'adresse du loueur qui les occupe actuellement ou du dernier loueur qui les a occupés.

Le bureau tient un registre coté et paraphé de ces déclarations et remet à chacun des déclarants un livret portant la copie de ces déclarations.

Comme il fallait d'autre part éviter les changements trop fréquents et sans avertissement, les cochers qui voudront quitter leur loueur doivent le prévenir trois jours d'avance. Celui-ci est tenu de mentionner sur le livret cet avertissement et

---

(1) Ou, tout au moins, les Privilégiés l'affirmaient.

d'indiquer, le jour du départ, s'il a été satisfait du service du cocher.

De plus, un loueur ne peut employer un cocher qu'après avoir pris connaissance de son livret (1).

D'autre part, est défendue l'entente entre les cochers qui voudraient tous quitter le loueur le même jour. Pour éviter la difficulté souvent très grande qu'aurait le loueur à prouver cette entente, il a le droit de refuser le départ dans la même semaine de plus de la moitié de ses conducteurs. En un mot, le droit de grève est refusé aux cochers (2).

Toutes contestations sur ces points sont réglées « par le commissaire ayant le département. »

L'ordonnance précitée développe ensuite des prescriptions déjà connues sur les objets trouvés dans les voitures ; puis, comme si elle n'avait pas restreint considérablement la liberté des cochers par l'établissement d'un contrôle incessant de leur travail, elle déclare en son article 8 :

« Toutes conventions entre loueurs et cochers sont libres ». Cette affirmation un peu étrange, n'avait d'autre but, nous semble-t-il, que de

---

(1) On retrouve de nos jours des exigences analogues dans beaucoup d'emplois sous le nom de certificats de bonne conduite. Mais ils ne sont plus *imposés* par la loi. Dans la plupart des cas, en effet, les patrons ont le plus grand intérêt à connaître l'identité du futur employé ou ouvrier et les motifs pour lesquels ils ont quitté la maison ou le pays où ils travaillaient précédemment. Notons toutefois dès maintenant que les certificats ne sont plus demandés aujourd'hui aux cochers-chauffeurs par les compagnies.

(2) C'est seulement depuis la loi du 25 mai 1864 que le fait pour les ouvriers de se mettre en grève n'est plus considéré comme un délit (Art. 414 C. P.)

permettre aux loueurs d'exiger de leurs cochers des cautionnements (1).

Les prescriptions formulées dans les articles suivants sont un rappel des dispositions précédemment édictées, savoir : l'interdiction de « laisser monter en double sur les sièges des voitures », exception faite pour les « apprentis dument enregistrés (2) ».

« De se tenir ailleurs que sur les emplacements ;

« De s'arrêter à vide ;

« De choisir les courses ;

« De refuser de marcher ;

« De faire des courses particulières lorsque, « pris à la journée, ils auront été renvoyés de « bonne heure ;

« De se rassembler ou de causer des désordres « lorsqu'ils sont sans emplois (3) ».

Enfin, cette ordonnance, après avoir ordonné d'une façon générale l'entretien en bon état de service des voitures de place, condamne un certain nombre de pratiques contre lesquelles l'administration et la Préfecture de police doivent encore lutter aujourd'hui :

---

(1) « .... Les propriétaires du privilège pourront... *même*... obliger les cochers à consigner une somme pour forme de cautionnement des journées de leur maître et des dommages qu'ils pourraient leur occasionner » (article 8, arrêt du Parlement du 17 juillet 1787). Le cautionnement a été exigé par tous les loueurs et sous tous les régimes à dater de cet arrêt.

(2) Les cochers ou les loueurs devaient en effet déclarer les noms de leurs apprentis comme ceux des cochers.

(3) Toutes ces injonctions ont déjà été mentionnées dans les ordonnances de 1716 à 1741 (Cf. page 78 et 82). Nous les retrouverons presque toutes dans notre chapitre sur la Réglementation actuelle, où nous les étudierons plus spécialement, notamment celles concernant l'interdiction de circuler à vide, connue aujourd'hui sous le nom général de « maraude ».

« Faisons défense à tous gagne deniers, com-
« missionnaires, ou porte falots de s'entre mêler
« de procurer des voitures au public sans en être
« requis, de s'attacher aux portières des carrosses,
« à la porte des spectacles, de rançonner le public
« sous prétexte que lesdits carrosses leur appar-
« tiennent et ont été par eux retenus... » (art. 15).

Cet arrêt du Parlement faisait entièrement droit aux demandes des loueurs : ceux-ci espéraient définitivement éviter les critiques du public et rendre plus facile leur exploitation grâce au régime sévère auquel leurs cochers allaient être soumis désormais.

2. *Le cahier des doléances des loueurs de carrosses.*

Le second texte cité développe les protestations des petits loueurs non privilégiés contre l'oppression et les injustices qu'ils subissaient. Il a pour titre : « *Les doléances, souhaits et propositions des loueurs de carrosses de place et des loueurs des carrosses de remise avec prière au public de les insérer dans les cahiers de la ville de Paris* (1).

Avant d'aborder l'étude de ces protestations, citons quelques lignes du préambule pour indiquer au lecteur l'esprit général de ces doléances :

---

(1) *Répertoire général des sources manuscrites de l'Histoire de Paris pendant la Révolution française*, t. II, p. 361, n° 3400, à la date du 24 septembre 1789. — Imprimé et minute A. N., D. VI-8, n° 66; B. N., mss., nouv. acq. fr. 2634, fol. 44, 59, 63.

« A travers tant de privilèges exclusifs qui « s'entrechoquent et se nuisent mutuellement, il « est impossible que nous servions le public « d'une manière utile pour nous et agréable pour « lui. Notre existence est vendue aux privilégiés ; « ils nous soumettent à des contributions excessi- « ves ; sans cesse ils nous prennent en contraven- « tion ; la fraude ne se présume point et toujours la « présomption de faute est contre nous. Sembla- « bles au Pénitent de la fable, partout on crie « haro sur nous ; à tort ou à raison, nous sommes « par provision condamnés, saisis, ruinés sans « être entendus ni défendus ; nous n'avons ni le « temps ni le moyen de nous défendre... Les pri- « vilèges exclusifs sont la cause de notre infor- « tune... Pour comble de malheur, les plaintes du « public frappent sur nous, sans faire attention « aux causes du mauvais état de nos cochers, de « nos chevaux et de nos voitures. L'on traite « comme vices les effets de notre misère ; l'on « regarde comme cris de l'insolence nos gémisse- « ments et les élans de notre désespoir... »

Les « doléances » des loueurs de carrosses de place non privilégiés poursuivent un tout autre but que les « mémoires » des loueurs privilégiés. Alors que l'arrêt précité de 1787 s'efforçait de protéger les loueurs et le public *contre les cochers*, les doléances cherchent à montrer que, d'une part, les privilèges s'exercent d'une manière vexatoire et à leur détriment, et que d'autre part ils sont contraires à l'intérêt, à la liberté et à la commodité du public.

Ce document est un long réquisitoire divisé en cinq parties concernant respectivement les quatre privilèges généraux existant à cette époque (1) :

I. Le Privilège exclusif des sieurs Pierre Perreau et Cie pour les voitures de place et les voitures et messageries des environs de Paris ;

II. Le Privilège exclusif de la Compagnie des voitures publiques pour le service de Paris à la Cour ;

III. Le Privilège exclusif de la Compagnie des diligences et messageries du Royaume et l'attribution d'un privilège exclusif faite à leur profit par les maîtres postes ;

IV. Le Privilège exclusif du Bureau de la fosse vétérinaire.

1° Les critiques adressées au privilège des sieurs Pierre Perreau et Cie sont surtout d'ordre financier. Les loueurs pensaient en effet et, selon nous, à juste titre, que les chiffres, grâce à leur précision concise, frapperaient davantage l'opinion publique que des affirmations plus ou moins sujettes à caution ou, en tous cas, à discussion.

Comparons, au point de vue financier, la situation avant et après l'établissement du privilège Perreau.

---

(1) Les abus signalés concernant l'exploitation des privilèges autres que celui des sieurs Pierre Perreau et Cie sont rapportés chaque fois qu'ils présentent un caractère général intéressant à un point de vue particulier les voitures de place.

I. Avant le Privilège Perreau :

Les fiacres payaient aux privilégiés 21 sols par jour ou 385 livres 5 sols par an.

Leur nombre de 900 environ produisait une redevance annuelle de ..... 344.925 liv.

D'autre part, les carrosses de remise, au nombre de 800 environ, à raison de 45 livres 10 sols *par an*, versaient ..... 36.400 liv.

Soit un revenu brut de.... 381.325 liv.

et un revenu net fort appréciable de 371.325 livres, 1.000 livres étant destinées à l'Hôpital Général (1).

II. Après l'établissement du privilège :

Pierre Perreau achète le privilège général pour 30 années, moyennant 5.500.000 livres (d'ailleurs remboursables à l'expiration) et une contribution annuelle de 15.000 livres pour l'Hôpital. Les loueurs font ironiquement remarquer que cette augmentation du droit de l'Hôpital est naturelle puisque ce traité va augmenter considérablement leur misère et, par conséquent, le nombre de leurs entrées à l'Hôpital.

Si l'on s'en était tenu aux conditions imposées aux anciens privilégiés, le sieur Perreau aurait perçu 381.000 livres de revenu brut, desquelles il aurait fallu déduire 275.000 livres d'intérêt à

(1) Cf. ci-dessus pages 57 et suivantes.

5 % de son capital d'achat et 15.000 livres d'annuités à l'Hôpital Général, en tout 290.000 livres, c'est-à-dire que son bénéfice annuel aurait atteint 380.000 — 290.000, soit 90.000 livres.

Ces conditions ne lui parurent pas assez avantageuses. Il lança un certain nombre de voitures nouvelles, comme s'il voulait exploiter seul, réduisant par là même les loueurs à l'inactivité et à la misère par cessation d'emploi. Puis, les ayant ainsi amené à composition, il leur imposa des tarifs draconiens, sous forme de traités ainsi établis :

« Concession pour 9 années du droit d'usage d'un carrosse moyennant une redevance journalière de 25 sols la première année, 30 sols la deuxième, 35 sols la troisième, 40 sols la quatrième et les suivantes ».

Il en résultait pour lui une perception annuelle de 730 livres par carrosse, soit, pour un millier environ de fiacres en circulation à l'époque, 730.000 livres.

D'autre part, il avait obtenu (1) l'autorisation de taxer à 6 sols par jour les tarifs de remise, soit 109 livres 10 sols par an, c'est-à-dire, pour 800 carrosses environ, une somme totale de 87.600 livres.

Il faut ajouter encore à ces recettes celles provenant de la location d'un grand nombre de voi-

---

(1) Cf chapitre I, section II.

tures appelées « anglois » à ceux qui possédaient encore des chevaux, mais n'avaient pas le moyen de faire réparer leurs voitures ou d'en acheter de neuves. Ils étaient imposés à raison de 6 livres par jour, 2.190 livres par an, total écrasant ne permettant pas au locataire d'entretenir ses chevaux et de vivre.

Enfin, il y a lieu de ne pas omettre les revenus provenant de l'exploitation supplémentaire des voitures et messageries de Paris qui appartenait aux mêmes propriétaires.

En résumé, de 381.000 livres avant 1779, le total général des impositions perçues par les sieurs Perreau, *sans aucune justification*, était passé à 1.000.000 de livres, c'est-à-dire en augmentation de 619.000 livres. Par contre, leur exploitation était grevée d'un supplément de dépenses égal à 280.000 livres seulement.

« Dans ces conditions, concluaient les loueurs, nous ne pouvons pas contenter le public, nous sommes réduits à la misère. »

2° Le privilège des voitures de la cour causait aussi un préjudice aux loueurs de voitures de place. Les loueurs de carrosses auraient encore admis l'interdiction « d'aller partout où la cour « réside, à peine de confiscation de la voiture et « de 1.500 livres d'amende » si les exploitants ne leur avaient fait subir d'inadmissibles vexations : ainsi, lorsque le privilégié craignait de n'avoir pas suffisamment de voitures, il faisait requérir par des officiers de police des fiacres quelconques,

sans s'inquiéter de l'état de leurs chevaux ou des courses qu'ils pouvaient avoir à faire. Ils stationnaient au besoin plusieurs heures sans aucune indemnité et ne partaient pour la résidence de la cour qu'à défaut de voitures du privilégié ; enfin, sur la somme de 28 livres reçue pour aller et revenir, le privilégié leur retenait 14 livres, sans que rien puisse l'y autoriser (1).

D'autres abus sont signalés : l'obligation de coucher à Versailles si le privilégié prévoit l'emploi de voitures en plus grand nombre pour le lendemain ; l'achat d'une permission, qui coûte 6 livres, pour aller à Versailles, Saint-Germain, Marly, etc.; la multiplication des contraventions souvent impossibles à éviter (2), etc.

3° Les loueurs de carrosses de place subissent encore les exigences des privilégiés des diligences et des messageries, et des maîtres de poste. Très souvent, le public a intérêt ou préfère se servir de voitures de place ; par exemple, lorsqu'il n'y a pas de départ de diligences le jour où le voyageur a besoin de partir, ou en cas de manque de place,

---

(1) Il est arrivé, certains jours de presse, que le privilégié emploie ainsi plus de 300 fiacres, encaissant ainsi un bénéfice injustifié de 4.200 livres.

(2) Exemples : un cocher a une permission pour Versailles. De Versailles, ses clients veulent aller visiter Saint-Germain ou Marly. S'ils sont surpris par les contrôleurs, ils ont une voiture confisquée et 1.500 livres d'amende. Même sanction si les cochers acceptent ou subissent la fantaisie de clients qui, conduits à une maison de campagne des environs de Versailles, veulent voir « ces endroits prohibés ». Enfin les contrôleurs, de jour comme de nuit, arrêtent et visitent les voitures, même sur les routes conduisant à ces « endroits prohibés », et, suivant la foi qu'ils ajoutent aux déclarations des cochers et des voyageurs sur leur destination, dressent ou non des contraventions.

de différence d'itinéraire, de nécessité de revenir immédiatement, ou encore par crainte de manquer de chevaux de poste aux relais.

Dans tous ces cas, les loueurs sont obligés de payer au privilégié des messageries une redevance de 5 sous par lieue et par personne, et même, quelquefois, les maîtres de poste réquisitionnent leurs chevaux aux relais, les utilisent sans payer et les envoient en fourrière à l'arrivée !

4° Un dernier préjudice est causé aux loueurs de carrosses de place par le privilège nouvellement institué du « Bureau de la fosse vétérinaire ». Avant cette création, les dépouilles des chevaux morts (1) étaient vendues de 6 à 36 livres ; aujourd'hui elles sont saisies par ce Bureau qui arrive, grâce à son installation perfectionnée, à réaliser un bénéfice de 30 livres sur chaque cheval mort. Les loueurs demandent à ne pas être dépossédés totalement de ce qui leur appartient et à recevoir au moins 15 livres pour prix de la dépouille de chaque cheval mort.

Dans leurs Conclusions, sous forme de « Souhaits » et de « Proposition », les loueurs résument leurs désirs basés principalement sur ces idées fort justes qu'un privilège est accordé dans l'intérêt public et que, par conséquent, il cesse d'être légitime lorsqu'il est exploité en vue d'un intérêt personnel et d'une spéculation financière.

---

(1) Environ 3.000 par an.

Les privilèges concernant les voitures de place, les voitures des environs de Paris, les voitures de la cour devraient donc être supprimés, ceux des diligences strictement délimités, les réquisitions des maîtres de poste sévèrement interdites.

Les loueurs, pensant que leurs souhaits, même exprimés « pour l'honneur de l'humanité », n'avaient que fort peu de chances d'être favorablement accueillis, adjoignirent à leurs cahiers des propositions exclusivement financières, plus susceptibles d'être prises en considération par le pouvoir royal (1).

L'institution d'un régime de liberté amènerait, suivant eux, la mise en service d'au moins :

2.000 carrosses de place ;
2.000 carrosses de remise ;
500 cabriolets publics.

Dans ces conditions, ils offrent de payer au trésor royal :

200 livres pour chaque carrosse de place, soit.....	400.000 liv.
100 livres pour chaque carrosse de remise, soit.....	200.000 —
50 livres pour chaque cabriolet public, soit	25.000 —
Au total....	625.000 liv.

par an, somme considérable qui permettrait au

(1) Ces propositions viennent à l'appui de notre affirmation suivant laquelle les privilèges étaient accordés par la royauté principalement dans un intérêt financier. Voy. ci-dessus chap. I.

pouvoir royal de rembourser rapidement les privilégiés et qui, d'autre part, diminuerait singulièrement les charges excessives des loueurs de carrosses de place.

Ces doléances portaient quarante-neuf signatures et se terminaient sur un ton de supplication ardente au peuple : « Public dont nous sommes « les serviteurs, daignez nous prendre sous votre « protection ; délivrez-nous de la tyrannie des « privilèges exclusifs ; faites-nous participer à la « régénération du royaume, à cette liberté si désirée dont nous n'abuserons point ! (1). »

La Révolution allait leur donner toute satisfaction. Le privilège Perreau sera supprimé, la liberté, rendue complète, les règlements, abolis.

§ 2. Après la Révolution.

Sauf un impôt créé sur toutes les voitures par la loi financière du 30 septembre 1797, les loueurs de voitures avaient exercé leur industrie depuis la Révolution sans aucune contrainte, sans aucun règlement, sous un régime de trop complète et trop absolue liberté (2).

Le XIX^e^ siècle, par suite d'une inévitable réaction, allait multiplier à l'infini les lois, les décrets,

---

(1) Nous avons vu dans notre chapitre I, page 59, combien cette dernière promesse était exagérée.

(2) Cf. nos développements sur la nécessité d'une Réglementation, Introduction, page 15 et suivantes.

les arrêtés, les ordonnances des préfets de la Seine et de police, les délibérations du Conseil municipal.

Nous trouvons d'abord les prescriptions législatives : d'une part, dans les lois spéciales, d'autre part, dans le Code pénal.

Le Code pénal a plutôt pour but de sanctionner l'inobservation des règlements que d'édicter des règlements. Toutefois, nous remarquerons que les articles 471, § 4, 475, § 4, et 479, § 1, sont relatifs aux embarras de la voie publique, aux animaux errants et à leur protection, et que, par suite, les règlements qui traiteront de ces questions auront au moins l'inconvénient de faire double emploi (1).

Les lois spéciales se rapportant à notre matière sont celles du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, du 2 juillet 1850 sur la protection des animaux, du 30 mai 1851 sur la police du roulage

A côté du Code pénal et des lois spéciales existe une réglementation excessivement touffue, souvent pleine de répétitions et quelquefois contradictoire.

La multiplicité de cette réglementation tient à trois sortes de causes :

1° Les abus des cochers et des loueurs de voitures sous le précédent régime d'absolue liberté.

---

(1) Les principaux articles du Code pénal qui se rapportent à notre étude sont les articles 319, 320, 459, 460, 461 (abrogés par la loi du 21 juillet 1881) et les articles 471 § 4, 474, 475 § 4, 476, 478, 479 § 2, 482 et 484.

2° Une conception gouvernementale particulière, d'après laquelle les conducteurs de voitures devaient être des auxiliaires de la police politique, et, par conséquent, rester toujours sous l'étroite dépendance des pouvoirs publics.

3° Le nombre des autorités réglementant les voitures sans aucun lien entre elles : la préfecture de police, la préfecture de la Seine et le pouvoir législatif (1).

Au point de vue pratique, cette réglementation était devenue si complètement inutilisable que la préfecture de police elle-même, avant le milieu du siècle, devait renoncer à son application intégrale.

Plusieurs faits significatifs viennent à l'appui de nos précédentes affirmations :

En premier lieu, le texte de nombreuses ordonnances n'existe plus aujourd'hui. La préfecture de police est dans l'impossibilité d'en établir même la liste chronologique (2).

---

(1) Avec un régime d'absolue liberté, il était impossible au gouvernement d'exercer sur les cochers une surveillance efficace, au double point de vue de la sécurité publique et de l'observation d'une réglementation compliquée. D'autre part, des régimes politiques différents se succédaient en France à cette époque à des intervalles rapprochés : il en résulta la nécessité pour les gouvernements de développer leur police politique, et l'idée de considérer les cochers comme des auxiliaires précieux et pratiques de cette police. Ces considérations ont également provoqué la création, vers le milieu du XIXe siècle, du monopole des voitures de place concédé à la Compagnie Impériale des Petites Voitures.

Nous les examinerons en détail lorsque nous étudierons le monopole.

Une troisième cause de confusion dans la Réglementation a trait à la multiplicité des autorités qui réglementent à Paris la circulation et les voitures : nous l'exposerons dans notre troisième partie, chapitre I, Les autorités compétentes.

(2) Cette observation est faite (p. 39) par M. Bixio, dans son Rapport précité. La commission qu'il présidait, composée de hautes personnalités

En second lieu, les gardiens de la paix furent pourvus, vers 1880, d'un petit cahier vert qui avait pour but de résumer les trop nombreuses ordonnances concernant les voitures, et surtout de permettre aux agents de les appliquer sans trop d'erreurs ou de contradictions. Les cochers devaient également acheter cette brochure qui servait alors de règlement général, malgré son imprécision, ses erreurs, ses lacunes, et, il faut bien l'ajouter, son illégalité.

Enfin, une dernière preuve nous en est fournie par la nécessité dans laquelle se trouve le gouvernement de nommer, en 1896, une commission « pour préparer la revision des ordonnances de « police concernant les voitures publiques ».

La Chambre syndicale des entrepreneurs de voitures de place, que cette commission avait consulté, conclut formellement à l'impérieuse obligation, pour le gouvernement, de rendre *une seule ordonnance*, précise, pratique, en harmonie avec les besoins modernes de la circulation.

Ce rapide exposé montrera l'impossibilité où nous nous trouvons d'entreprendre, dans un travail de faible étendue, l'étude détaillée et successive des textes réglementaires au XIX^e^ siècle.

Nous traiterons simplement, dans la suite de ce chapitre, des deux grandes questions qui ont

---

financières, *siégeant à Paris, ayant à sa disposition toutes les collections des Bibliothèques, des Archives Nationales et des administrations*, n'a pu retrouver que quelques-unes des ordonnances rendues au cours du siècle...

inspiré ou provoqué les réglementations au cours du XIX[e] siècle, questions complètement opposées dans leurs motifs, leur exécution et leurs effets :

1° La création du monopole;

2° La suppression du monopole.

1. *La création du monopole.*

Dés 1797, nous l'avons vu (1), toutes les voitures payaient un impôt général, basé sur le nombre de leurs places. Cet impôt rendait obligatoire la déclaration de tous les véhicules.

La préfecture de police n'existait encore pas : créée le 17 février 1800 (loi du 28 pluviôse an VIII) c'est seulement à partir de 1817 que ses pouvoirs se développèrent considérablement en ce qui concerne la réglementation de la circulation. Elle exigea tout d'abord que tous les fiacres en exploitation fussent immatriculés, numérotés et autorisés par elle. Or, l'autorisation de la préfecture de police, accordée aux seuls fiacres en circulation à cette époque, créa un monopole de fait (2). Chaque numéro de fiacre autorisé acquit une valeur de

---

(1) Ci-dessus, page 103.

(2) « Aujourd'hui la circulation, le stationnement, le plaçage sont les « utilisations individuelles essentielles du domaine public qui présentent « le caractère commun d'être *également à la disposition de tous*, sous la « condition de l'observation des prescriptions de police et sous la condi- « tion du paiement des péages, là où il en existe... » (HAURIOU, *Précis de Droit administratif*, p. 733, 7[e] édition, 1911).

5 à 6.000 francs (1), et bientôt ce fut à l'autorisation elle-même que fut attribuée cette valeur.

Dans ces conditions, la préfecture de police, en accordant cette autorisation, devait opter entre les deux solutions suivantes : vendre ces numéros à son bénéfice ou enrichir sans raison un concessionnaire futur. Elle hésita, après avoir édicté la nécessité d'une autorisation pour les voitures de place dans un but d'ordre et de contrôle apparents, à transformer la délivrance de cette autorisation en une opération commerciale. Elle ne voulut pas davantage accorder gratuitement cette autorisation, ni renoncer à son système d'autorisation préalable ou l'accorder à tous, ce qui aurait supprimé son contrôle : aussi, pendant trente-huit années, elle rejeta systématiquement la plupart des demandes d'autorisation (2).

En trente-huit années (de 1817 à 1855), il n'y eut que treize numéros de fiacre nouveaux. L'accroissement du nombre des véhicules porta entièrement sur les voitures « de remise » qui n'étaient pas soumises au numérotage. De 100 à peine en 1822, le nombre des voitures de remise atteignait 600 deux ans après (3), et continuait à s'élever rapidement pour dépasser bientôt le nombre de fiacres. Le *Moniteur universel* (4) emprunte au

---

(1) L'analyse des traités du monopole (ci-dessous, p. 115) permet de fixer le chiffre approximatif d'estimation de chaque fiacre autorisé.

(2) Maxime du Camp, *ouvr. cité*, t. I, p. 168.

(3) Statistique officielle dressée par ordre de M. de Chabrol, préfet de la Seine.

(4) *Le Moniteur Universel* du 7 mars 1836, page 915.

« Recueil administratif de la Ville de Paris » les données suivantes pour l'année 1835 (au mois de novembre) :

Voitures de place : 912 fiacres et 733 cabriolets. Au total : 1.646 et voitures de remise : 1.485.

Le même nombre de 1.646 voitures de place se retrouve, dix ans après, dans les traités de 1855, alors que le nombre des voitures de régie (1) est de 2.488.

Les pouvoirs publics commençaient à s'inquiéter de cette situation.

La Préfecture de Police, mieux que toute autre administration, se rendait compte de la défectuosité du régime adopté d'autorisation préalable pour les voitures de place : en effet, cette autorisation devait permettre de contrôler effectivement les voitures sur la voie publique; or, en réalité, la majorité des voitures échappait à sa surveillance comme « voitures de remise ».

Le Conseil municipal, d'autre part, malgré l'accroissement des droits de stationnements, portés de 75 francs à 150 francs, puis à 250 francs par an et par voiture, constatait avec regret que le produit total de ces taxes ne s'élevait pas sensiblement.

Le public enfin, se plaignait, et souvent à juste titre de l'insuffisance du nombre des voitures « en station » (2).

---

(1) Le terme de « voitures de régie » est employé indifféremment à la place du terme « voitures de remise ».

(2) On se rappelle en effet (chapitre précédent) que les voitures de remise ne pouvaient stationner sur la voie publique.

Ces considérations provoquèrent un mouvement général d'opinion : on pensa que le régime de liberté était défectueux à tous points de vue. On proposa d'y substituer le régime du monopole qui, d'après ses partisans, faciliterait la surveillance de la police, augmenterait les ressources de la ville et donnerait au public toute satisfaction.

Pour répondre à ce triple but, le 27 février 1855, une commission du Conseil municipal élaborait un projet de traité avec MM. Vincent et Edouard Caillard et Cie (1), représentants d'une compagnie fondée pour exploiter l'industrie des voitures de place.

La ville concédait à la Compagnie 500 nouveaux numéros de voitures de place et l'autorisation de mettre en circulation 500 nouvelles voitures de remise. Par contre la compagnie s'engageait : 1° à racheter aux prix de 7.500 francs par numéro de fiacre et de 6.500 francs par numéro de cabriolet, les voitures existantes, de façon à amener la concentration complète des 1646 voitures de place en exploitation ; 2° à racheter à dire d'experts le matériel de tout entrepreneur des voitures dites « sous remise » ; 3° à accepter dans l'entreprise les propriétaires des voitures dont ils n'auraient pu opérer le rachat.

Ce traité était approuvé par le Conseil munici-

---

(1) Les représentants de la Compagnie étaient : MM. Vincent et Edouard Caillard, Bourlon, Arnoux, Barbier, Sainte-Marie, Bary, Rogniat, Lecomte et Lhuilier (Cf. conseil municipal, délibération du 15 juillet 1855).

pal de Paris (délibération du 23 mars), mais le ministre de l'intérieur refusait d'homologuer cette délibération. (Mémoire du Préfet de police, du 21 juin 1855). Le ministre considérait en effet que le projet de traité approuvé par le Conseil municipal n'avait en vue que les intérêts financiers de la ville : la taxe de stationnement des voitures de place était augmentée ; on voulait d'autre part y soumettre les voitures sous remise et les voitures bourgeoises, au moment où un projet de loi en ce sens venait d'être rejeté par le corps législatif. Devant cette opposition, le Conseil municipal et MM. Caillard et Cie modifiaient un peu les conditions pécuniaires d'application du traité ; la question de la taxe sur toutes les voitures était remise à une date ultérieure ; la ville ne s'occupait plus que des redevances des voitures de place et de régie.

1° Toutes les voitures de place circulant dans Paris seront immédiatement frappées du droit de 365 francs par an, et, aussitôt après la promulgation de l'acte public établissant cette redevance, les conventions passées recevront leur exécution complète en ce qui concerne les voitures de remise.

Pour éviter un nouveau refus d'homologation, le Conseil municipal s'efforçait de justifier les taxes établies :

« Attendu que le droit de 365 francs par voi-
« ture... a un caractère tout à fait municipal ».

« Attendu en effet que c'est un simple droit de
« stationnement mis sur les voitures qui s'arrê-

« tent et stationnent à tout moment, soit sur les « places publiques à ce destinées, soit sur les pro- « menades publiques, soit à la porte des specta- « cles... soit enfin aux entrées et sorties des che- « mins de fer, que ce droit est un de ceux qui ont « pour objet d'aider la ville à acquitter les dé- « penses considérables qu'exigent l'entretien et « l'amélioration des voies publiques que ces voi- « tures parcourent et dégradent constamment... »

2° MM. Caillard et Cie s'obligent à mettre en circulation des voitures de régie, sur réquisition du Conseil municipal, et aux époques que celui-ci déterminera, jusqu'à concurrence de 500 ;

S'engagent à exécuter dès à présent, et sous l'autorité du Conseil municipal les conditions du traité pour l'achat ou la fusion des voitures existant à la date du traité ;

Acceptent de payer sur toutes les voitures de régie de leur entreprise la redevance de 365 francs par an, *quand bien même aucune mesure législative n'aura été prise à cet effet.*

Ainsi le Conseil municipal dans ce second projet, ne changeait pas la taxe sur les voitures de place, mais en créait une égale sur les voitures de remise.

L'obstination du Conseil municipal eut gain de cause :

La délibération fut approuvée sous cette nouvelle forme, par le Décret Impérial du 16 août 1855 qui résume les différents droits et obligations de la compagnie signataire du traité :

1° Autorisation de création immédiate de 500 nouvelles voitures de place ;

2° Autorisation de créations successives de nouvelles voitures de régie ou de remise jusqu'à concurrence de 500 ;

3° Redevance uniforme de 365 francs par an pour chaque voiture de place ;

4° Même redevance pour chaque voiture de remise achetée ou créée ;

5° Obligation d'acheter *de tous ceux qui le requerront* :

I. *Les numéros* des voitures de place actuellement existants *au prix minimum de 7.500 francs* pour les fiacres et coupés et 6.500 francs pour les cabriolets, *indépendamment du matériel* (chevaux et voitures), qui sera évalué à l'amiable ou par expertise contradictoire.

II. *Le matériel* des voitures de régie (ou remise) au prix qui sera fixé à l'amiable ou d'après une expertise contradictoire.

6° Obligation d'admettre à la fusion, dans son entreprise, les propriétaires de voitures de place ou de voitures de régie qui la demanderaient.

Les clauses 5° et 6° sont des plus intéressantes à observer : ce n'est pas encore le monopole définitif absolu, mais c'est un acheminement très caractéristique vers un prochain monopole exclusif et légalement constitué, par l'établissement autorisé et espéré d'un immédiat monopole de fait. La compagnie allait s'efforcer d'ailleurs de réaliser ces désirs.

Commençant son exploitation le 1er septembre 1855 (1), la compagnie avait déjà racheté 1211 numéros de fiacre au 31 décembre 1855.

En 1856 elle rachetait encore 368 voitures, engageant ainsi dans son entreprise un capital de 11.232.500 francs pour ses 1579 voitures (2) de place, sans compter l'acquisition de 689 voitures de remise.

De nouveaux efforts furent faits : si bien qu'en 1860 (3), il n'y avait plus en dehors de la compagnie que 64 numéros de fiacres (4). A côté de ceux-ci se trouvaient les voitures de remise. Leurs propriétaires n'entendaient pas fusionner. Plus de 2.000 de ces voitures étaient en exploitation (5) et rien ne pouvait faire prévoir un changement dans cette situation. Un seul moyen pouvait forcer le consentement des loueurs de voitures de remise : le rétablissement de l'ancien privilège supprimé au lendemain de la Révolution de 1789.

La Compagnie signataire du traité avec la Ville de Paris s'était constituée sous une nouvelle rai-

---

(1) Le décret impérial autorisant la mise à exécution du traité est bien signé : « Fait au Palais des Tuileries le 16 août 1855 », mais il n'est « certifié conforme » par le garde des sceaux Abbatucci que le 31 août 1855. L'exploitation a commencé le lendemain 1er septembre.

(2) Les 1.211 premiers numéros représentaient 746 fiacres et 475 cabriolets. Les 368 numéros suivants se décomposaient en 158 fiacres et 210 cabriolets. Au total (746 + 158) × 7.500 francs = 6.780.000 et (475 + 210) × 6.500 = 4.452.500.

(3) Cf. compte rendu de l'exercice 1859 de la Compagnie.

(4) On se rappelle que le nombre des numéros de fiacre était de 1646 en 1855 (Ci-dessus, p. 110). Trois de ces numéros avaient probablement été retirés (1.579 + 64 = 1.643).

(5) Exactement 2.043 (art. 5 du Traité du 29 déc. 1862).

son sociale : « Ducoux et C^ie », en même temps qu'un nouveau traité, en date du 25 avril 1862 avait réglé les conditions de service des voitures de cette compagnie. Cinq jours après, un mémoire demandant le rétablissement du monopole, était présenté au Conseil Municipal. Une commission spéciale soumettait un rapport au Conseil, à la séance du 18 juillet 1862. L'assemblée générale des actionnaires de la C^ie Ducoux donnait son adhésion pure et simple aux conclusions de ce rapport le 20 août 1862; le 29 décembre 1862, le traité était approuvé par un arrêté du préfet de la Seine (1) et rendu exécutoire le 1^er janvier 1863.

Le traité de 1862

Le titre premier, intitulé : « Dispositions fondamentales », contient l'exposé des motifs de la concession du monopole et les conditions générales de son exercice.

Mais ces motifs sont exprimés en termes si vagues et si imprécis que le Conseil municipal nous semble avoir compris la difficulté, sinon l'impossibilité de justifier la création d'un monopole tant que les lois de 1791 n'auraient pas été abrogées.

Remarquons d'ailleurs que, sans doute à cause

---

(1) Le préfet de la Seine était alors M. G.-E Haussmann, les signataires pour la Compagnie étaient MM. Ducoux, directeur-gérant, et Malpas-Duché, membre du conseil supérieur de surveillance.

de ces lois toujours en vigueur, le monopole ne fut pas absolu. Il existait, en effet, à côté de la compagnie concessionnaire du monopole, des petits loueurs possédant au total 64 numéros de fiacre; on déclarait formellement qu'on ne pouvait et ne pourrait leur retirer l'autorisation de stationner, c'est-à-dire, en somme, les supprimer. Le Conseil d'Etat (1) n'a pas voulu essayer de justifier le monopole. Il a préféré baser la légalité d'un arrêté qui refusait d'accepter une augmentation du nombre des voitures d'un de ces loueurs sur le droit de la municipalité d'assurer la police et la liberté de la circulation.

Quoiqu'il en soit, le Conseil municipal motivait sa délibération par ces mots : « Dans le but « de satisfaire aux besoins résultant de l'exten- « sion des limites de Paris... »

Il nous semble que ce préambule aurait dû avoir pour conséquence logique l'établissement d'un régime de liberté susceptible de provoquer la mise en exploitation de toutes les voitures nécessaires. La conclusion du Conseil municipal est diamétralement opposée (2) : l'industrie des voitures de place est monopolisée.

« La Compagnie Ducoux aura désormais — et « pour cinquante années — le droit exclusif de « faire stationner, sur les emplacements désignés,

---

(1) Affaire Barthélemy, 19 mai 1865. Cf. 3e partie.
(2) Comparez, p. 127, le motif donné pour la suppression du monopole.

« des voitures dites de place. » L'argumentation présentée par le Conseil municipal pour justifier cette décision nous semble très défectueuse. Prétendre, en effet, que le monopole (et par suite les charges imposées à la Compagnie Ducoux, notamment celles concernant le nombre des voitures nouvelles à mettre en circulation), était nécessaire pour donner au Conseil municipal l'assurance que les besoins d'un public plus nombreux seraient satisfaits, tandis qu'au contraire un régime de libre concurrence serait impuissant à atteindre ce but, c'était risquer une affirmation qu'aucun précédent ne venait appuyer. L'examen des faits nous montre, au contraire, que de nos jours, l'établissement d'un régime de liberté a provoqué la mise en service d'un nombre de voitures de place très supérieur à celui qui est nécessaire pour satisfaire tous les besoins (1). L'objection tirée de la différence des époques ne saurait infirmer cette observation, puisque déjà, en 1860, l'exemple nous est donné de l'accroissement continu du nombre des voitures de remise exploitées à ce moment sous un régime de liberté.

Les véritables raisons de l'établissement et de l'acceptation de ce monopole, nous les avons énumérées et nous ne pouvons que les répéter, sont, pour le Conseil municipal, des raisons financiè-

---

(1) Voir ci-dessus, p. 63, et nos développements sur le nombre actuel des voitures de place à Paris, dans l'Introduction.

res; pour le gouvernement, des raisons de police.

Le monopole donnait : au premier, la sécurité du recouvrement des taxes et la facilité de perception ; au second, le contrôle et la surveillance d'une seule société, l'avantage d'une responsabilité unique, nettement déterminée.

Le titre II du traité précisait les conditions générales bilatérales : La Ville de Paris n'avait qu'une obligation à remplir, la Compagnie supportait des charges écrasantes.

La ville, après avoir concédé à la Compagnie Ducoux le droit *exclusif* de faire stationner des voitures de place, s'interdit d'autoriser le stationnement sur la voie publique *d'une manière permanente*, de voitures ayant la même destination, exception faite des 64 (1) voitures de place existant à cette date et n'appartenant pas à la Compagnie.

Ainsi le monopole, dès sa création, restait incomplet puisque 64 voitures y échappaient, et imprécis, parce que l'interdiction de stationner *d'une manière permanente* laissait à la ville le droit de permettre tous stationnements particuliers et intermittents.

Malgré ces restrictions apportées à l'exercice de son monopole, la Compagnie acceptait les plus lourdes charges :

1° Engagement d'avoir en service quotidien :

---

(1) Voy. ci-dessus, p. 114, note 4 et page 116.

Au 1er janvier 1863, 2.250 voitures de place.
Au 1er juillet 1863, 2.500 —
Au 1er janvier 1864, 2.750 —
— 1865, 3.000 —

2° D'augmenter annuellement ce dernier nombre de 100 voitures, si le préfet de la Seine le demande. En outre, pendant les grandes Expositions, le Conseil municipal pourra imposer la mise en service « du nombre supplémentaire de voi- « tures qui lui semblera nécessaire, en sus de ce- « lui prévu par les précédents articles » (article 13).

3° Répartir ces voitures sur les emplacements désignés *et conformément aux proportions et aux heures* fixées par le préfet de la Seine et le préfet de police (article 2) (1).

4° La Compagnie doit mettre en service quotidien des voitures de place à 2, 4 et 5 places : la proportion de chacune de ces catégories est fixée par le préfet de la Seine (article 3) (2).

5° En ce qui concerne les voitures de remise, la Compagnie s'engage à maintenir en circulation 500 des voitures de remise qu'elle possède.

6° De plus, si tout ou partie des 2.048 voitures « de remise » exploitées actuellement en dehors

---

(1) L'exploitation du monopole recevait ainsi une nouvelle limitation très importante : la répartition ne pouvait être faite suivant les besoins du public, mais était subordonnée aux ordres des préfets.

(2) Deuxième limitation à l'exploitation qui appelle la même remarque que ci-dessus : la Compagnie est la première et la plus intéressée à répartir ses différentes voitures de façon à satisfaire les demandes du public.

de la Compagnie sont retirées, le préfet de la Seine peut imposer *le remplacement* de ces voitures de remise par la Compagnie Ducoux. Le texte du traité ajoute ces précisions aggravantes : « immédiatement » — « quel que soit le nombre total des « voitures de remise » — « pendant toute la durée « de la concession » (1).

7° Les 100 nouvelles voitures mises annuellement en service (engagement ci-dessus 2°) sont réparties en voitures de remise et en voitures de place, non pas d'après la Compagnie, mais par le préfet de la Seine, *la Compagnie entendue* (2).

En résumé, le monopole concédé était incomplet et imprécis. De plus, l'exploitation de ce monopole était subordonnée aux décisions des préfets de police et de la Seine, non seulement en ce qui concernait les questions de contrôle et de police, mais encore sur des points exclusivement commerciaux, tels que la fixation du nombre des voitures à telle heure sur tel emplacement, ou la proportion du nombre des voitures de chaque catégorie : et si le contrôle de l'administration nous semble rationnel et régulier, par contre, cette main-mise sur la direction réelle de l'exploitation nous paraît excessive et injustifiée.

Au point de vue financier, les obligations de la Compagnie sont d'ailleurs aussi lourdes.

---

(1) Art. 5.

(2) Art. 6. — C'est le seul cas dans lequel on accorde à la Compagnie le droit d'exprimer son avis sur une disposition d'exploitation.

8° La Compagnie paie, par trimestre et d'avance, une redevance de 1 franc par jour pour chacune de ses voitures de place et de remise. Ces redevances sont calculées non pas sur le nombre de voitures en service, mais sur celui que la Compagnie doit (ci-dessus 1°) avoir en service. Aucune décharge, pour une cause quelconque, n'est admise (1).

9° Il sera prélevé, sur les bénéfices nets de la Compagnie, 23 o/o pour la formation d'un fonds de réserve d'exploitation, l'amortissement du capital social, les intérêts et dividendes des actionnaires. Le reliquat sera partagé *par moitié* entre la ville et la Compagnie. Le traité justifie ce partage par ces termes : « et ce, à titre de sup-« plément de redevance ». Il ajoute également que « la Compagnie ne pourra faire aucune imputa-« tion de bénéfices pour améliorer son fonds so-« cial au détriment du droit de partage attribué « à la ville (article 9) (2).

---

(1) Art. 7. — Il a semblé utile aux rédacteurs de ce traité déjà suffisamment léonin d'affirmer à nouveau l'autorité de l'administration sur la compagnie concessionnaire par cette observation : « Il est expliqué à cette « occasion que, dans l'avenir comme dans le passé, la redevance dont il « s'agit n'est pas seulement la rémunération des droits concédés par la « Ville à la Compagnie, mais qu'elle est aussi pour l'administration un « moyen indirect d'assurer la maintenue en service quotidien du nombre « de voitures jugé par elle nécessaire aux besoins de la population sans « recourir, comme elle en aura toujours le droit, à des mesures de coer-« cition plus graves ». Cette affirmation, aussi comminatoire soit-elle en sa dernière partie, n'est cependant pas décisive. N'est-il pas évident que le jour où la Compagnie subira un déficit journalier de 1 fr. 50 pour chaque nouvelle voiture obligatoirement mise en circulation, elle préférera acquitter purement et simplement la taxe de 1 franc par jour sans mettre ces nouvelles voitures en circulation? Le but cherché par l'administration ne sera donc pas atteint.

(2) Pour éviter à la Compagnie toute tentation, comme aussi pour aug-

10° Si l'administration « juge convenable » d'établir le télégraphe entre les stations de voitures et les dépôts, la Compagnie versera 100.000 francs pour frais de premier établissement.

11° Les clauses du présent traité, devront être strictement exécutées (article 11). Pour veiller à cette stricte exécution, le Préfet de la Seine nommera des agents spéciaux, mais c'est la Compagnie qui versera leurs traitements et frais d'habillement.

12° La Compagnie paiera également les frais de séjour et de traitement à l'hôpital de toutes les personnes blessées par ses cochers, sans préjudice des condamnations civiles.

13° Enfin, la plus lourde charge acceptée par la Compagnie est peut-être celle d'entretenir *dans l'enceinte de Paris* les chevaux, écuries, ateliers et établissements de toute nature nécessaires à son service, tant pour les voitures de place que pour les voitures de remise (1).

Ajoutons à toutes ces obligations la possibilité pour le Préfet de police d'imposer toutes améliorations jugées utiles dans un délai fixé par lui, et celle de prescrire tout nouveau mode de locomotion qui serait inventé. (Il est même prévu

---

menter sa dépendance, il lui est imposé de communiquer à toutes réquisitions du préfet de la Seine ses livres et ses comptes.

(1) En effet, non seulement les frais de loyer dans l'enceinte de Paris sont beaucoup plus élevés, mais encore, la Compagnie était obligée d'acquitter annuellement aux octrois un impôt considérable pour tous les fourrages et avoines introduits dans ses écuries à l'intérieur de Paris.

que si ce nouveau mode de locomotion augmentait les bénéfices de la Compagnie, les tarifs seraient diminués et la taxe augmentée.)

Un des derniers articles des « Dispositions générales » règle les conditions de cessation du monopole. Comme il faut s'y attendre après la lecture des précédentes propositions, ces conditions sont impérieuses : si la Compagnie cesse ou ne peut continuer son exploitation, — si ses taxes ne sont pas payées régulièrement, — si elle n'exécute pas strictement ses autres obligations, — si son service donne lieu à des plaintes graves (1), le Préfet de la Seine, après *une* mise en demeure *à bref délai* restée sans résultat, prononcera la déchéance de la Compagnie.

L'administration municipale mettra en adjudication les droits conférés à la Compagnie et, si l'adjudication reste sans effet, les droits feront retour à la Ville *sans aucune indemnité à la Compagnie*. Dans le cas contraire, le matériel sera cédé à dire d'experts au nouvel exploitant, et la Compagnie, après avoir prélevé la portion non amortie du capital social, partagera l'excédent du produit total avec la Ville de Paris.

A ces dispositions s'ajoutait une liste des tarifs qu'il était interdit de dépasser ; et dont les divers cas d'application étaient strictement déterminés.

---

(1) Et c'est l'autorité municipale qui a, sur ces plaintes, le pouvoir d'appréciation et non pas l'autorité judiciaire.

Le traité fixait enfin les obligations du numérotage aux frais de la Compagnie (1), les visites générales (2) des dépôts, des écuries, des ateliers, visites toujours autorisées pour les agents du Préfet de la Seine.

La question des cochers apportait une dernière restriction à l'exploitation du monopole. La Compagnie ne pouvait employer que les cochers autorisés par la préfecture de police (3).

Essayons de déterminer quelle était la situation faite à la Compagnie, dès la création du monopole, et quelles sont les raisons pour lesquelles l'exploitation devait donner, à bref délai, des résultats désastreux.

Tout d'abord, le monopole était incomplet : deux concurrences subsistaient :

1° Celle des 64 fiacres non rachetés à cette époque par la Compagnie ;

2° Celle des voitures de remise, dont le traité n'avait parlé que pour restreindre les droits de la Compagnie :

« Le Préfet de la Seine déterminera le nombre « des voitures de remise que la Compagnie pourra « exceptionnellement faire stationner, à certains « jours, sur les emplacements réservés aux voi-

---

(1) Article 22.

(2) Article 23.

(3) Les préfets de la Seine et de police avaient même le droit d'ordonner le renvoi définitif des cochers qui donnaient lieu à des plaintes reconnues fondées (art. 25).

« tures de place. La Compagnie pourra d'ailleurs « faire stationner des voitures de remise, soit à la « porte des spectacles, bals.... mais dans les « limites de nombre et d'espace indiqués par « l'autorité compétente (1). »

Ces restrictions ne suffisaient encore pas : le Préfet de la Seine pourra accorder *la même faculté à tous les propriétaires de voitures de remise autorisés* qui se soumettront à la triple obligation :

1) De payer la redevance municipale de 1 franc par jour ;

2) De posséder dans l'intérieur de Paris une station agréée ;

3) D'avoir également dans l'intérieur de Paris leurs écuries et leurs remises.

Ce qui revenait à dire que, pour l'exploitation des voitures de remise, il n'y aurait aucune différence entre la Compagnie Ducoux et tous les autres loueurs, dont la concurrence allait lourdement influencer les recettes de la Compagnie privilégiée (2).

En écartant même toutes les questions de concurrence, la situation de la Compagnie ne pouvait manquer de devenir rapidement critique pour trois raisons principales : l'une, indépendante de

---

(1) Cette citation a pour but de permettre la comparaison de la situation de la Compagnie et des autres loueurs en ce qui concerne les voitures de remise, mais aussi d'appuyer notre précédente affirmation (Cf. note 1, page 24) qu'à certaines époques les voitures « de remise » s'identifient avec les voitures de place, notamment au point de vue du stationnement.

(2) Nous entendons par là : La Compagnie signataire du traité.

sa volonté, et les deux autres résultant de l'application des clauses du traité.

La première, déjà signalée, est contenue dans l'article 14 du traité : l'obligation d'avoir ses chevaux, ses remises, ses approvisionnements dans l'enceinte de Paris.

La seconde est l'acceptation de tarifs immuables (1) au moment où Paris, par l'annexion des communes suburbaines (2) s'agrandissait considérablement. Les courses devenaient deux fois plus longues, les prix restaient les mêmes.

Enfin, la guerre de Crimée (1852-55) avait nécessité la réquisition d'un nombre considérable de chevaux. La hausse des prix, la rareté des chevaux rendaient nécessaire l'acquisition de ces animaux à l'étranger dans des conditions beaucoup plus onéreuses.

A côté de ces trois causes principales, et pour ébranler encore la situation de la Compagnie, une grève de cochers éclata en juin 1865. Ceux-ci demandent l'augmentation de leurs salaires qui s'élevaient à trois francs par jour non compris les pourboires. Mais, au lieu de formuler leurs revendications et d'attendre la réponse de la Compagnie, ils cherchent par la violence à interdire à la

---

(1) Il y eut bien un arrêté postérieur du Préfet de la Seine, en date du 1er janvier 1863, concernant les tarifs, mais les modifications apportées portent seulement sur les tarifs des voitures de remise et sont très peu importantes. — De même, un autre arrêté du 28 mai 1865 unifie les différents tarifs plutôt qu'il ne les modifie.

(2) Loi du 16 juin 1859.

Compagnie de les remplacer. Les tribunaux correctionnels terminèrent rapidement cette grève en condamnant les cochers auteurs de désordres (1).

Il n'en restait pas moins que la Compagnie était de plus en plus impuissante à assurer l'exploitation régulière des voitures de place à Paris.

Cette expérience du monopole, quoique très brève, parut suffisamment concluante aux pouvoirs publics : le décret du 25 mars 1866 décida de rétablir la liberté de cette industrie.

2. *La suppression du monopole.*

Bien que le Conseil municipal de Paris ait résilié par délibération son précédent traité avec la Compagnie Ducoux, il n'en est pas moins certain que c'est en réalité le Gouvernement qui décida la suppression du monopole des voitures de place.

En effet, la Compagnie concessionnaire, au cours de son exploitation, n'avait pas satisfait aux clauses du traité, notamment à celles relatives au nombre des voitures à mettre en circulation. Cependant, le Conseil n'avait pas songé à prononcer la déchéance de la Compagnie, soit qu'il ait

---

(1) M. du Camp, ouvr. cité, t. I, p. 169.

hésité à déclarer *proprio motu* en 1866 que le traité devait être résilié « dans l'intérêt du public » après avoir décidé de le conclure en 1862 dans ce même « intérêt du public ». — soit qu'il ait craint d'avoir à verser à la Compagnie concessionnaire une très grosse indemnité, — soit enfin qu'il ait tenu au maintien de ce traité pour des raisons financières.

Le Gouvernement, au contraire, commençait à manifester à cette époque un esprit plus libéral, au moins dans l'ordre économique : le ministre de l'Intérieur écrit au Préfet de la Seine que le « Gouvernement est résolu à proclamer dans le plus bref délai la liberté des voitures de place dans Paris ».

Le Conseil municipal, mis ainsi dans l'obligation d'accepter ce qu'il ne saurait empêcher, résilie son traité, essayant simplement, dans sa délibération de dégager entièrement sa responsabilité pécuniaire et de sauvegarder pour l'avenir ses droits sur les taxes préétablies :

« ... Considérant que *le Conseil n'est point* « *consulté sur l'opportunité ni sur le fond du dé-* « *cret annoncé, que l'établissement du régime* « *nouveau... constitue un fait de principe auquel* « *le Conseil doit rester complètement étranger ;* « qu'il est appelé à s'expliquer *uniquement* sur « les conditions auxquelles cette industrie doit « être soumise et sur la nouvelle tarification..... « Faisant expresse réserve des droits de la ville « de Paris *contre toute réclamation qui pourrait*

« *naître à l'occasion d'une mesure que l'adminis-*
« *tration municipale n'a pas provoquée,*
« Est d'avis :... »

Ainsi le Conseil municipal va subir, — en indiquant surabondamment qu'il ne l'approuve pas, l'établissement d'un nouveau régime. Il s'efforcera, dans cette délibération, de démontrer que la plupart des dispositions antérieures doivent être maintenues (1) :

La sécurité des personnes exigera, selon lui, la déclaration préalable, la vérification et le numérotage des voitures, la visite des chevaux, le permis de conduire et le permis de circuler.

D'autre part, le paiement, contrôlé par une estampille, d'un droit de stationnement sera légitimement maintenu par ce qu'il représente une location du domaine municipal.

La soumission à un tarif réglé par l'autorité, sera nécessaire pour éviter au public des difficultés ou des exactions et « pour éloigner de la rue des discussions incessantes ».

Enfin le gouvernement devra élaborer des tarifs à maximum élevé, pour permettre à la concurrence de s'exercer, diviser ses tarifs en deux catégories applicables aux grandes et aux petites voitures (2), ne pas omettre l'étude de l'établisse-

---

(1) En d'autres termes, il cherche à conserver, avec le régime de liberté qu'il ne peut empêcher, les mêmes avantages qu'avec le monopole : taxes très élevées et pouvoirs considérables de la police et de l'administration.

(2) C'est-à-dire les voitures comprenant 2 ou 4, 5 et 6 places. Le motif invoqué par le Conseil municipal est à signaler. Selon lui, le nombre des

ment de lignes télégraphiques entre les stationnements et les dépôts (1).

La seule innovation qu'il propose consiste à autoriser définitivement les voitures de remise à charger sur la voie publique (2) dans les mêmes conditions que les voitures de place (stationnement, taxe, déclaration, permis de circuler, etc.).

En résumé, la liberté aurait été limitée par une réglementation si minutieuse, qu'elle n'aurait changé en rien la situation des loueurs de voiture vis-à-vis des préfectures de police et de la Seine.

Le gouvernement, ne voulant pas faire droit aux demandes multiples du Conseil municipal, décida d'attendre que le traité soit résilié pour publier son décret.

Une correspondance officielle avait préparé et fait connaître les résolutions du gouvernement de l'Empereur. Le directeur de la Compagnie déclara qu'il était prêt à les accepter moyennant indemnité ; la ville, au contraire, refusa toute indemnité. Un procès eût été sans doute assez long,

---

voitures « grandes » et « petites » n'étant plus strictement fixé, les loueurs ne mettront à la disposition du public que des petites voitures. si le tarif est le même pour toutes les voitures. Cette argumentation du Conseil municipal montre, plus clairement encore que nos développements ci-dessus, combien était profondément enracinée cette idée que seule une réglementation poussée à l'extrême pouvait amener les loueurs à satisfaire le public : c'était l'absolue négation des puissants effets de la concurrence et la persistance du souvenir des minutieuses réglementations de l'ancien régime.

(1) D'autant plus (et c'est toujours la même idée qui revient) que le nombre obligatoire des voitures sur les points de stationnement ne sera plus fixé.

(2) V. notre observation ci-dessus page 125, note 1, et les renvois.

et le gouvernement, publiant son décret avant le jugement, aurait faussé dans une certaine mesure les éléments d'appréciation de l'indemnité réclamée. Aussi les parties, dans un compromis du 9 mars décidèrent-elles d'avoir recours à des arbitres « pour statuer sur les contestations qui se sont élevées entre la Compagnie Impériale et l'Administration de la ville de Paris ».

Un délai très court était imparti aux arbitres (1) : réunis pour la première fois le 4 mars 1866, ils entendirent les conclusions des parties (2), s'ajournèrent au 7 et rendirent leur sentence le 29 du même mois.

La Compagnie demandait une indemnité de vingt-trois millions pour réparer le préjudice qui lui était causé, acceptant néanmoins le paiement de cette somme par annuités, en y ajoutant les intérêts du capital non versé.

La ville concluait que la demande d'indemnité formulée par M. Ducoux était non recevable, ou, en tous cas, mal fondée.

Les arbitres, — après avoir constaté les charges et obligations des parties, et reconnu que les difficultés d'exécution des traités de 1855 et 1862 et diverses considérations d'intérêt général et de

---

(1) Les arbitres étaient : MM. De Royer, Vice-Président du Sénat et Premier Président de la Cour des Comptes ; Devienne, sénateur et Premier Président de la Cour impériale de Paris ; et Duvergier, Président de la Section de l'Intérieur du Conseil d'Etat.

(2) La Ville de Paris était représentée par M. Dillais, conseiller municipal (arrêté du préfet de la Seine du 3 mars 1866), et la Compagnie par son directeur, M. Ducoux, assisté de Me Busson-Billault.

sécurité pour l'avenir, avaient déterminé le gouvernement de l'empereur à rétablir la liberté de l'industrie des voitures de place (1), — se posaient deux questions :

1° La ville de Paris doit-elle une indemnité à la Société Ducoux pour la résiliation du traité du 29 décembre 1862 ?

2° Quels doivent être les bases et le chiffre de cette indemnité ?

Sur la première question, les arbitres sont affirmatifs. Ils justifient doublement leur réponse, en droit et en équité. En droit, le traité intervenu en 1862 est un contrat, approuvé en son temps par l'autorité supérieure. Celle-ci ne saurait échapper aux conséquences légitimes de la rupture de ce contrat par un décret. D'autre part, l'autorité supérieure ne saurait être mise en cause à la place de la ville de Paris, parce que l'établissement ou la suppression du monopole des voitures de place sont des mesures ayant un caractère essentiellement municipal.

Le régime de liberté n'a d'autre but que d'introduire dans ce service, au profit de la population parisienne, « l'activité, le choix et les amélio-« rations intéressées que sollicitent incessamment « les luttes de la concurrence ».

---

(1) Cet exposé de la sentence arbitrale est la seule explication qui soit donnée du rétablissement du régime de liberté.

La délibération du Conseil municipal n'en donne aucun motif, et le décret impérial qui approuvera cette délibération se borne à fixer les conditions d'exploitation des voitures de place.

En fait, la Ville de Paris, à considérer le seul point de vue financier, ne se trouvera pas lésée, parce que, d'une part, plus de 1.500 voitures de remise vont désormais payer une taxe annuelle de 365 francs par an pour avoir le droit de stationner et de charger sur la voie publique, et, d'autre part, la liberté de l'industrie des voitures amènera inévitablement l'augmentation du nombre des voitures et, par suite, celle du produit du droit de stationnement (1).

La Compagnie Ducoux avait donc entièrement gain de cause sur la question du principe d'une indemnité de résiliation.

Sur la seconde question, elle subit une réduction énorme égale aux trois quarts de l'indemnité

---

(1) Si cette affirmation des arbitres s'est trouvée presque infirmée relativement au nombre des voitures mises à la disposition du public, elle se trouve confirmée en ce qui concerne les droits de stationnement.

Avant la suppression du privilège, il y avait (d'après A. Martin, *ouvr. cité*, p. 49) :

Voitures de la Compagnie impériale (nombre obligatoire)	3.500
Voitures de place non fusionnées	64
Voitures de régie, libres, environ	2.500
Total	6.064

Au 1er avril 1868, et malgré l'influence de l'Exposition Universelle de 1867, l'état des déclarations réglementaires s'établit ainsi :

Voitures de place de la Compagnie impériale (place et mixtes)	3.000
Autres voitures de place (concurrence)	375
Voitures mixtes (concurrence),	2.190
Voitures sous remise	745
Total	6.310

Les droits, en 1866, étaient donc payés pour 3.564 voitures, et, en 1868, pour 5.565 voitures, soit en augmentation de 2.001 unités.

demandée, puisqu'elle obtient seulement 6.473.167 francs 55 au lieu de 23 millions (1).

Les arbitres discutent les prétentions de la Compagnie : ils considèrent d'abord que les dépenses faites par la Compagnie pour acheter ou transformer les 500 numéros de fiacre concédés par le traité de 1855, dépenses évaluées à 7.500.000 fr., ne sont pas une conséquence du monopole, puisque celui-ci ne fut établi que par le traité de 1862. De plus, et pour justifier cette première réduction, on doit considérer que la Compagnie, qui a joui pendant dix ans du bénéfice de ce premier traité, a pu amortir dans une certaine mesure ces dépenses de premier établissement.

Quant à l'indemnité de 4.000.000 réclamée pour la perte qui résulte de la fixation de tous les établissements de la Compagnie dans les limites de l'octroi de Paris, elle ne saurait être admise, parce que la Compagnie reprend aujourd'hui toute sa liberté à cet égard, qu'elle pourra, par conséquent, disposer de ses terrains et bâtiments situés dans l'enceinte de Paris et profiter de l'énorme plus-value (2) qu'ils ont acquise depuis 1855.

Enfin, les arbitres déclaraient que la Compa-

---

(1) Il faut toutefois signaler que le chiffre de 23.000.000 avait été fixé dans un mémoire du 23 février, mais qu'antérieurement l'indemnité avait été évaluée à un total inférieur 20.000.000 : (Lettre au ministre d'Etat du 10 juillet 1865).

(2) Les arbitres étaient d'autant mieux autorisés à supprimer cet article de la demande d'indemnité, que le directeur de la Compagnie, dans son rapport à l'Assemblée générale du 15 avril 1865 (p. 10 et 11), faisait figurer à l'actif *la plus value* sur les terrains et bâtiments pour un total de 10.500.000 francs.

gnie avait déjà réalisé d'importants bénéfices (1); que, de plus, le droit de partage de la ville étant supprimé (tant sur l'actif social à l'expiration de la concession que sur les bénéfices annuels), les bénéfices seraient au moins doublés. Quant à l'objection d'une grande concurrence, on la supprimait en partie par l'avantage considérable qu'on attribuait à la Compagnie Ducoux du fait de ses établissements, de son matériel, de ses cochers et surtout de sa grande expérience.

On faisait valoir en dernier lieu l'établissement probable et prochain d'un tarif amélioré qui augmenterait encore les bénéfices de la Compagnie (2).

En résumé, les arbitres rejetaient la plupart des articles de la demande d'indemnité de la Compagnie dépossédée du monopole, pour ne la déclarer justifiée que sur deux points :

1° Les frais d'enregistrement du traité de 1862, soit 40.450 fr. 80;

---

(1) En 1863 : 2.781.983 fr. 89 (Rapport à l'Assemblée générale de la Compagnie du 17 mars 1864).

En 1864 : 2.882.262 fr. 85 (Rapport à l'Assemblée générale de la Compagnie du 15 avril 1865).

(2) Cet argument devait-il intervenir dans la fixation de l'indemnité due par la Ville ? Nous ne le pensons pas. Les bénéfices nouveaux rendus possibles par ce tarif projeté ne changeaient pas la situation des deux parties en cause au moment de la résiliation du traité. Les invoquer, c'était déclarer que ces tarifs nouveaux ne seraient pas édictés dans l'intérêt général mais pour réparer dans une certaine mesure un préjudice causé à un particulier. Au surplus, toutes les compagnies, tous les loueurs devaient profiter de ces tarifs, et cependant ils n'étaient pas lésés par la résiliation du traité. Pourquoi, dans ces conditions, considérer ces bénéfices comme une indemnité partielle pour la seule compagnie en cause ? Enfin il semble peu rationnel d'attribuer le caractère d'une réparation pécuniaire réelle à une mesure encore hypothétique.

2° Le rachat imposé de 1.582 numéros de fiacres ou cabriolets, payés 11.179.200 francs.

Après avoir réduit ce second article, en se basant sur les bénéfices partiels réalisés de ce fait pendant dix ans, la sentence d'arbitrage concluait en ces termes :

« Disons :

« 1° Qu'une indemnité est due par la Ville de « Paris, à la Société Ducoux et C^ie^, pour la sup- « pression des droits conférés à cette dernière par « le traité du 29 décembre 1862 qui ne devait « expirer que dans 47 ans, le 31 décembre 1912.

« 2° Que cette indemnité sera payée à la Société « Ducoux et C^ie^, au moyen de 47 annuités de « trois cent soixante mille francs chacune, qui « seront acquittées par la Ville de Paris du 31 dé- « cembre 1866 jusqu'au 31 décembre 1912 » (1).

Dix jours après, le Conseil municipal, en exécution de la sentence arbitrale, résiliait le traité de la Compagnie des voitures de place (séance du 9 avril 1866) et ne manquait pas, dans cette délibération, de rappeler les conditions irréductibles de la liberté des loueurs de voitures de place.

D'après le Conseil municipal, le compromis du 9 février n'avait été signé et l'arbitrage accepté qu'à la suite d'un certain nombre de résolutions

---

(1) Le 17 décembre 1868, il était stipulé, par les arbitres et à la suite d'un procès pour fixation des droits d'enregistrement, que les 47 annuités de 360.000 francs avaient été calculés à raison d'un taux d'intérêt de 5 o/o et qu'elles représentaient, à la date de la sentence arbitrale, un capital de 6.473.167 fr. 55.

exprimées par le gouvernement. La résiliation du traité était donc subordonnée à l'exécution de ces résolutions qui sont rappelées et expressément énoncées dans le compromis, savoir :

« La liberté de l'exploitation des voitures de « place est soumise : 1° à une déclaration préala- « ble à l'autorité compétente; 2° au maintien du « droit de l'administration municipale de régler « les tarifs; 3° au maintien du droit municipal de « 365 francs pour toute voiture stationnant et char- « geant sur la voie publique. »

Il y avait en outre, à côté de ces conditions pour ainsi dire préjudicielles, les considérations nouvelles qui avaient motivé la sentence arbitrale et servi de base à l'indemnité à payer :

« .... l'application aux voitures sous remise d'un « système d'égalité qui n'existait pas jusqu'ici et « qui créera à la Ville de Paris des ressources nou- « velles destinées à devenir les éléments et la lé- « gitime compensation de l'indemnité mise à sa « charge.....

« ... l'augmentation inévitable, par suite de la « liberté, du nombre des voitures et, par consé- « quence, du produit du droit de stationnement. »

Par ces motifs, la sentence arbitrale était acceptée et le traité de 1862 était résilié, le 2 mai 1866, moyennant le paiement par la Ville de 47 annuités de 360.000 francs à la Compagnie Ducoux.

Le gouvernement ne devait pas entrer dans tous ces détails d'exécution : il publiait, le 23 mai 1866, un décret qui rétablissait, sans aucune res-

triction la liberté de l'industrie des voitures de place.

La difficile observation, et même l'impossible connaissance des règlements de police (1) étant mise à part, deux articles seulement fixaient désormais le régime d'exploitation des voitures de place :

« Tout individu a la faculté de mettre en circu-
« lation, dans Paris, des voitures de place ou de
« remise destinées au transport des personnes et
« se louant à l'heure ou à la course, sous la con-
« dition d'en faire la *déclaration* devant qui de
« droit, d'exécuter les dispositions prescrites par
« les règlements de police, et de se conformer au
« tarif des prix de transport arrêté par l'autorité
« compétente.

« Les voitures de remise qui paient le droit de
« stationnement peuvent, comme les voitures de
« place (2), charger sur la voie publique et y sta-
« tionner sur les emplacements et aux conditions
« déterminées par l'autorité compétente. »

Ainsi, l'exploitation des voitures de place redevenait libre. Le décret de 1866 est encore la base du régime et de la réglementation d'aujourd'hui (3).

---

(1) Cf. nos développements précédents sur ce point.

(2) V. ci-dessus, p. 125 note 1, et les renvois.

(3) Nous verrons dans notre chapitre sur Les autorités compétentes, 3e partie, les arguments tirés par le préfet de la Seine des considérants du conseil municipal précédant la résiliation du traité de 1862, notamment aux points de vue du droit absolu d'établissement de tarif et de la fixation des taxes de stationnement.

§ 3. La Réglementation

Nous compléterons le précédent exposé sur la condition économique des voitures de place au XIX^e^ siècle par un résumé des principales dispositions réglementaires en vigueur à la suppression du monopole (1).

1° *Les Règlements concernant les loueurs*

Toute personne qui veut mettre en circulation et faire stationner une voiture de place doit en faire la déclaration à la Préfecture de police et « justifier du paiement préalable de la redevance représentant le droit de location du domaine municipal (2) ».

Les voitures mises en circulation doivent être en bon état de solidité et de propreté et « remplir les conditions prescrites (3) ». L'emploi de chevaux entiers, vicieux, atteints de maladies ou d'infirmités qui les rendraient impropres au service est interdit.

---

(1) Nous avons déjà expliqué que la plupart des ordonnances de police avaient disparu et qu'il était impossible de reconstituer intégralement la succession des règlements édictés : c'est pourquoi nous nous occupons seulement de la réglementation générale postérieure à la suppression du monopole.

(2) Ordonnance du 26 mai 1866, art. 1.

(3) Remplir les conditions prescrites, c'est-à-dire être conformes aux deux arrêtés du préfet de police du 31 mai 1866 sur la construction des voitures et leur numérotage.

Chaque voiture doit être munie d'un livret contenant les règlements sur les voitures de place, d'un permis de circulation et de station et porter à l'intérieur une plaque (d'un modèle déterminé par la Préfecture) indicative du numéro et des tarifs.

Les entrepreneurs ne peuvent employer que des cochers porteurs d'un permis de conduire et d'un bulletin d'entrée en service délivrés par la Préfecture (1).

Le jour même de l'entrée en service des cochers, l'entrepreneur doit faire prendre à la Préfecture leur permis de conduire et le rapporter dans les 24 heures qui suivent la cessation de service.

Les dates d'entrée et de sortie sont inscrites sur les bulletins et permis.

En outre, l'entrepreneur tient au courant un registre nominatif des cochers sur lequel il inscrit, chaque jour, le numéro de la voiture confiée à chacun des cochers.

L'entrepreneur délivre à chacun de ses cochers pour les courses de la journée une feuille de travail (2) conforme au modèle adopté par la Préfecture, ainsi que des cartes « non surchargées ni altérées en aucune matière », indicatives du numéro et du tarif de la voiture (3).

---

(1) Art. 6 de la précédente ordonnance du 10 juillet 1857 que l'ordonnance du 26 mai 1866 n'a abrogé que partiellement.

(2) Des explications détaillées seront données sur la feuille de travail, dans notre 2e partie.

(3) Articles 6, 7, 8, 9, 10, 11 non abrogés de l'ordonnance précédente du 10 juillet 1857.

2° *Les Règlements concernant les cochers*

Les cochers doivent être âgés d'au moins 18 ans et être pourvus d'un permis de conduire de la Préfecture de police.

Ce permis sera déposé à la Préfecture en échange d'un bulletin de dépôt quand le cocher cesse de travailler.

Lorsqu'il reprend son service, il doit faire viser à la Préfecture, dans les 24 heures, son bulletin d'entrée.

En cas d'infraction aux règlements, de plaintes graves, le permis de conduire est retiré temporairement ou définitivement. Un certain nombre d'obligations sont imposées aux cochers dans leurs rapports avec le public.

Ils sont tenus (1) : d'être prévenants, d'aider les voyageurs à monter et à descendre de leurs voitures (art. 16) ;

D'offrir une carte indicative du numéro et du tarif à toute personne montant dans la voiture (art. 17) ;

De relever ou abaisser les capotes à la demande des voyageurs (art. 21) ;

De demander aux voyageurs qui descendent s'ils n'ont rien oublié, et de visiter leurs voitures (art. 22) ;

---

(1) Ordonnance du 11 juillet 1857, titre II, § 2.

De communiquer le règlement à toute réquisition des voyageurs (art. 23).

Il est défendu aux cochers d'admettre plus de voyageurs qu'il n'y a de places indiquées à l'intérieur des voitures (art. 18).

Le cocher doit être muni, pour exercer sa profession : d'un bulletin d'entrée en service, de cartes indicatives du numéro et du tarif, d'une feuille de travail, d'un livret contenant les règlements, d'un permis de circulation et de station de la voiture, enfin d'un laissez-passer de l'administration des contributions indirectes (art. 24).

Relativement à la circulation proprement dite, de très nombreuses règles leur sont encore imposées :

Défense de conduire en état d'ivresse, de fumer, de dormir, d'ôter leurs habits pendant les chaleurs (art. 27), de lutter de vitesse entre eux, de laisser galoper leurs chevaux, de couper les convois de troupe, de passer ou de stationner sur des trottoirs ou contre-allées destinées aux piétons (art. 31).

Les cochers doivent tenir constamment leur droite, faire marcher leurs chevaux au trot, sauf sur certains points désignés, ne pas faire claquer leurs fouets ni les agiter de manière à atteindre les passants, se servir uniquement de fouets montés en cravache et ne dépassant pas les dimensions maxima fixées par l'administration (1)..... etc., etc.

---

(1) Les détails les plus minimes sont réglementés dans ces ordon-

3° *Les Règlements concernant les stationnements*

Pour continuer à réaliser le but cherché (qui était de mettre les cochers sous l'entière dépendance de la police), on avait été obligé de constituer un « service permanent de surveillance sur les stations de voitures de place (1) ».

Ce service se composait de 7 contrôleurs ambulants et de 183 surveillants attachés aux stations existantes.

Après une description détaillée de l'uniforme spécial que l'administration devra leur fournir (art. 3 et 8), l'ordonnance énumère « les principaux devoirs des surveillants » :

1° Inscrire les numéros de toutes les voitures qui arrivent à la station ou qui en partent, ainsi que les heures de départ et d'arrivée ; noter le numéro de chaque voiture envoyée en fourrière ainsi que les motifs de l'envoi ; prendre « la désignation nominative » des cochers qu'ils auront trouvé en contravention et la nature de ces contraventions ;

---

nances. Ainsi par exemple l'article 26 de l'ordonnance du 10 juillet 1857 va jusqu'à préciser toutes les dimensions du fouet :

« Longueur du manche.....	1 m. 30
« Longueur de la monture.....	1 m. »
« Longueur de la mèche	0 m. 25
	2 m. 55 »

(1) Ordonnance de police du 1er août 1866. Titre Ier, § 1er.

2° Transcrire sur un registre tous les ordres, instructions et consignes de l'administration ;

3° Recevoir les plaintes du public et lui donner tous les renseignements nécessaires ;

4° Maintenir l'ordre sur les stations et empêcher le stationnement d'un plus grand nombre de voitures que celui autorisé ;

5° Veiller à ce que les cochers conservent le rang de leur arrivée sur les stations ; les contraindre à marcher à toute réquisition du public ;

6° S'assurer que les voitures sont en bon état de solidité et de propreté, estampillées, garnies de lanternes numérotées, et que leurs numéros sont apparents ;

7° Faire conduire en fourrière les voitures qui ne remplissent pas les conditions exigées par la Préfecture pour leur circulation.

Les dispositions précédentes ne concernent que les voitures de place proprement dites.

Aux mêmes dates que pour les voitures de place, la Préfecture de police publiait des ordonnances destinées à réglementer les conditions de circulation des autres catégories de voitures : les voitures dites « sous remise » et les voitures dites « de grande remise ».

Les premières sont destinées à marcher à l'heure ou à la course, les secondes sont louées seulement à la journée, à la semaine, au mois et à l'année (1).

---

(1) « Ordonnance du 26 mai 1866 concernant les voitures de remise. »

Elles sont soumises à des conditions analogues à celles imposées aux voitures de place pour la construction, le numérotage, l'estampillage : elles doivent avoir les mêmes papiers, le permis de stationnement excepté.

Il leur est, en effet, interdit de stationner sur la voie publique. Toute voiture de remise doit avoir dans Paris un lieu de remisage autorisé par la Préfecture (2) et, dès qu'elle est libre, être ramenée directement à sa remise : il est formellement interdit aux cochers de charger en route, sous quelque prétexte que ce soit (article 9, alinéa 2).

Cependant, à côté de ce principe général, se trouve une exception pour certaines voitures, les « voitures de remise mixtes » ainsi appelées parce qu'elles empruntent aux autres voitures certaines caractéristiques. Ces voitures de remise mixtes sont des voitures sous remise ordinaires qui ont la faculté de stationner et de charger sur la voie publique, en payant au préalable la redevance municipale comme les voitures de place.

Elles se différencient de ces dernières en ce qu'elles stationnent sur des emplacements réservés par l'administration et interdits aux voitures de place.

Enfin, elles se distinguent des autres voitures de remise en ce qu'elles peuvent « stationner » et que leur conducteur est tenu de « charger » sur la

---

(2) Article 5 de l'ord. du 26 mai 1866.

voie publique lorsqu'il en est requis par des personnes qui veulent faire usage de la voiture.

Au contraire, les voitures dites de « grande remise » ne peuvent être louées qu'à la journée : faire un service à la course ou à l'heure est, pour elles, une cause d'envoi à la fourrière.

DEUXIÈME PARTIE

Une Compagnie de Voitures de place d'aujourd'hui.

PRÉLIMINAIRES

L'idée lancée par Nicolas Sauvage de mettre à la disposition du public, moyennant une rétribution modique, des voitures à itinéraire facultatif, s'est développée d'une façon continue au cours des siècles.

Actuellement, la profession de loueur de voitures n'exige, à vrai dire, que des capitaux modestes, lorsque l'entreprise ne comprend (comme c'est le cas le plus général en province), qu'un très petit nombre de voitures.

Mais lorsqu'elle prend un certain développement, elle exige une puissante organisation financière (1) et nécessite la constitution de sociétés anonymes, de sociétés en commandite ou de sociétés par actions.

Ceci nous explique pourquoi nous trouvons à Paris des entreprises de voitures de place constituées sous toutes ces formes.

Il n'est pas dans notre dessein, quel que soit l'intérêt de cette étude, notamment en ce qui concerne les sociétés coopératives de cochers, de

---

(1) Pour une Compagnie de voitures automobiles, on estime à 6.500 francs environ le prix d'acquisition d'une voiture, et à 4.000 francs environ par voiture le coût des premiers frais d'établissement, c'est-à-dire que la création d'une exploitation de 10 voitures de place automobiles nécessiterait un capital d'environ 100.000 francs.

suivre dans le détail la formation de ces Compagnies. Nous nous contenterons de prendre le type le plus général d'organisation, la Société Anonyme, et, parmi les sociétés anonymes, nous étudierons plus spécialement l'organisation de la « Compagnie Générale des voitures à Paris » (1), société au capital de 20.175.520 francs, autorisée par décret du 13 avril 1894 (2).

Notre étude (3) comprendra trois grandes parties :

L'organisation générale intérieure, c'est-à-dire l'étude des différents services de la Compagnie ; l'exploitation et les différents rapports de la Compagnie avec son personnel, avec les administrations et avec le public ; enfin les bilans, ou plus exactement, l'examen des difficultés et des charges d'une exploitation de voitures de place, les résultats des dernières années d'exercice. Notre conclusion essaiera de prévoir l'avenir réservé à cette industrie.

---

(1) Nous entendons par là que nous étudierons plus spécialement l'organisation générale de cette Compagnie, tandis que nos descriptions spéciales relatives aux voitures à traction mécanique et à traction hippomobile seront établies d'après les renseignements que nous avons pu nous procurer auprès de différentes autres Compagnies (*La Métropole-Voitures, l'Urbaine*, etc.).

(2) Les statuts de la Compagnie Générale des voitures à Paris sont édités par l'imprimerie Maulde, 144, rue de Rivoli, Paris, 1901.

(3) Le lecteur que la question intéresserait plus particulièrement comparera à notre essai de description de cette organisation en 1912, celle très intéressante et très minutieuse de la Compagnie Générale en 1866, dans l'ouvrage cité de M. Du Camp, t. I, p. 171 et suivantes.

CHAPITRE PREMIER

ORGANISATION INTÉRIEURE

Les Compagnies actuelles exploitent différentes catégories de voitures qui nécessitent sensiblement la même organisation intérieure. Ces voitures ne se distinguent les unes des autres qu'à la sortie des dépôts de la Compagnie ; ce sont, par ordre d'importance croissante :

les voitures de 1re classe ;
les voitures de remise ;
les voitures de 2e classe ou fiacres.

Comment cette exploitation est-elle organisée ? Comment fonctionne-t-elle ?

Une exploitation de voitures de place nécessite un terrain et des bâtiments importants, dont la contiguïté semblerait, à première vue, devoir faciliter l'exploitation.

Or, on remarque, dans la pratique, que les grandes compagnies divisent leur matériel d'exploitation en un certain nombre de groupes appelés « dépôts ». Cette dispersion, qui augmente les

frais généraux par suite de la multiplication des services et de la création d'un service central, s'impose par les deux considérations matérielles suivantes : d'une part, l'unité de dépôt rendrait impossible la répartition rapide et quotidienne des voitures sur les divers emplacements de Paris (1); d'autre part, l'unité de dépôt empêcherait les conducteurs de voitures de trouver, à proximité des dépôts, un assez grand nombre de petits logements.

Ajoutons que l'élévation du prix des loyers dans les quartiers du centre de Paris, oblige les compagnies, dans leur intérêt aussi bien que dans celui des cochers, à construire leurs dépôts dans les quartiers excentriques ou même dans la banlieue (2).

Le « dépôt » est donc l'unité d'exploitation d'une compagnie : il compte de 100 à 500 voitures environ. Chaque dépôt comprend un personnel spécial chargé de surveiller les différents services ainsi divisés : service d'achat, de construction et d'entretien des voitures hippomobiles, service analogue des voitures automobiles, service de l'achat et de l'entretien de la cavalerie.

---

(1) Avec la traction automobile, cette considération a beaucoup moins de valeur qu'avec la traction hippomobile.

(2) Levallois-Perret est une des localités qui contiennent le plus de garages. On compte, dans les dépôts de Levallois, plus de 4.000 automobiles de place (sur 6.000 en service à Paris).

1° Achat, construction et entretien des voitures hippomobiles.

Les voitures à traction animale sont en général achetées par les compagnies et réparées dans leurs ateliers.

Ces voitures sont de trois sortes : la « victoria » pour l'été, le « coupé » pour l'hiver, et le « landaulet » pour les premiers froids ou les premières chaleurs. Construites en bois de noyer pour la caisse, bois d'acacia pour les roues, et tôles pour les châssis, elles reviennent : la victoria à 1.200 francs environ, le coupé à 1.400 francs et le landaulet à 1.600 francs, sans compter le prix d'acquisition des bandes de roulement en caoutchouc (1).

Le renouvellement de ces voitures s'effectue dans un espace de 10 ans, lorsqu'elles sont montées sur fer, et de 15 ans lorsqu'elles sont montées sur pneumatiques, mais le coût des bandages dépasse de beaucoup le bénéfice provenant de cette augmentation de durée.

2° Achat et entretien de la cavalerie.

L'achat et l'entretien de la cavalerie sont, pour les compagnies de voitures de place à traction hippomobile, les questions les plus impor-

---

(1) Il y a quelques années, une Compagnie imagina d'adapter aux roues de ses voitures à traction animale des bandes de roulement en caout-

tantes (1) et les plus difficiles à résoudre avec succès.

Nous avons vu, dans notre première partie (2) que les chevaux avaient été achetés en France jusqu'en 1855 environ. A la suite de la guerre de Crimée, les compagnies ont, en général, commencé (et continué depuis) à employer des chevaux de race hongroise pour plusieurs raisons.

En premier lieu, le prix de revient. Les chevaux du pays susceptibles d'assurer le service pénible des voitures de place, valaient autrefois 8 à 900 francs ; aujourd'hui, les mêmes chevaux coûteraient environ 1.000 à 1.200 francs.

Les chevaux de race hongroise reviennent, au contraire, à 5 ou 600 francs par tête, prix auquel il faut ajouter un droit de douane de 100 à 150 francs, suivant qu'ils sont âgés de plus ou moins de 5 ans (3).

En second lieu, l'expérience a démontré que les chevaux hongrois avaient une résistance bien su-

---

chouc dans le but de concurrencer les premières voitures de place automobiles. Le public marqua pour ces voitures une telle faveur que les autres Compagnies durent également adopter ces bandages, pneumatiques ou pleins, qui leur occasionnent de fréquents ennuis et une dépense supplémentaire considérable évaluée, au minimum, à 2 francs par jour et par voiture.

(1) On comprend l'importance de ces questions pour une Compagnie comme la Compagnie Générale, par exemple, qui, au 31 décembre 1910, possédait 11.535 chevaux. (Compte-rendu de l'exercice 1910, tableau 2).

(2) V. page 126.

(3) Les 3.007 chevaux achetés en 1902 par la Compagnie Générale des voitures, lui ont coûté le prix moyen de 837 fr. 41 par tête. (Compte-rendu de l'exercice 1902, tableau n° 2).

Les 2.033 chevaux achetés par la même Compagnie en 1910 lui revïennen au prix moyen sensiblement égal de 833 fr. 42.

périeure au trot prolongé. Cette qualité est d'autant plus précieuse aujourd'hui que le facteur « vitesse » joue un rôle considérable dans les besoins de l'existence moderne.

La durée du cheval de fiacre n'excède d'ailleurs pas cinq années (1), malgré toutes les précautions prises pour augmenter cette durée : repas à intervalles réguliers, nourriture scientifiquement étudiée comme composition et comme quantité, relais obligatoires, repos assez prolongé, etc.

Le service d'une voiture est assuré par trois chevaux, dont deux sont appelés « chevaux de jour » et le troisième « cheval de relai ». Le cheval « de jour », attelé le matin, travaille effectivement huit heures en moyenne, et accomplit un parcours d'environ cinquante kilomètres. Il est remplacé le soir par le cheval « de relai », qui, avec une moyenne de quatre heures de travail effectif, ne parcourt guère plus de quinze à vingt-cinq kilomètres. Les chevaux de jour sont alternativement de service un jour sur deux, tandis que les chevaux de relai sortent tous les jours de sept heures du soir à deux heures du matin environ (2).

---

(1) Il ne faut pas comprendre, dans ces cinq années, le temps assez long consacré à un dressage méthodique. Ce dressage est fait par le piqueur qui habitue le cheval au brancard et à la guide, en marchant au pas. Puis il est confié à un très bon cocher qui l'attelle une matinée tous les deux jours, pendant six mois environ. Ensuite, il fait le service régulier.

(2) Ces heures de relai tendent à être remplacées, à l'heure actuelle, par le relai dit « à l'anglaise », qui consiste à prendre depuis le matin jusqu'à midi ou une heure le premier cheval de jour, puis l'après-midi, le second cheval de jour et enfin, le soir, le cheval de relai.

La nourriture des chevaux est une question à laquelle les Compagnies accordent les plus grands soins. Différents systèmes sont employés : la nourriture au poids, au volume, ou par des mélanges. Les deux premiers systèmes sont évidemment les plus simples, mais également les plus défectueux parce que les principes nutritifs des aliments ne sont jamais en rapport constant avec leur poids et encore moins avec leur volume.

Le système des mélanges adopté par la Compagnie Générale nous semble être de beaucoup supérieur : il permet seul de donner quotidiennement à chaque cheval la même quantité d'éléments nutritifs. Ce système a l'inconvénient de ne pouvoir être mis en pratique par les petits loueurs. Il exige la création de laboratoires importants, d'un matériel dispendieux nécessaire au nettoyage, au broyage et au mélange des rations (1).

Les résultats de ce contrôle journalier par un laboratoire ont été des plus intéressants : on a pu, dès 1889, supprimer le foin (2), puis employer,

---

(1) Nous ne pouvons, dans un travail sommaire, analyser le fonctionnement de ce service, nous contentant, sur ce point, de renvoyer le lecteur aux brochures suivantes :

Système d'alimentation de la cavalerie de la Compagnie Générale des voitures à Paris ;

Laboratoire de recherches de la Compagnie Générale des voitures à Paris, classe 35 et classe 38, Exposition de 1900, imprimerie Maulde, et *Vingt années d'expériences sur l'alimentation du cheval de trait*, extrait du *Bulletin* des séances de décembre 1904 de la Société nationale d'agriculture, Paris, 1904.

(2) La suppression est presque complète : en 1902, on ne compte que 3 grammes de foin par ration journalière de 9 k. 347 (Compagnie Générale).

suivant les conditions du marché, du maïs ou de la féverole, ou de l'orge, et enfin, compléter par des éléments industriels tels que : tourteaux, maltine (1), granules. Avec cette composition, on arriva même à fixer la valeur nutritive de la ration de travail aux 5/6 de son poids, alors qu'elle semblait devoir rester égale aux 3/4.

La ration par cheval et par jour est de 8 à 9 kilogs et revient à 1 fr. 25, frais de manutention compris (2).

Les achats de fourrages se font, en général, à long terme, avec dates de livraison espacées de deux mois environ; grâce à ces marchés à long terme et grâce à des réserves très importantes (3), on soustrait en partie les prix à l'influence de la Bourse des grains.

Les écuries sont le plus souvent des bâtiments légers avec mangeoires en ciment; un espace de 1 mètre 20 est réservé à chaque cheval, séparé de ses voisins par des bat-flancs comme dans les écuries de l'armée.

Une innovation relativement récente a consisté dans le remplacement de la paille pour les litières par de la tourbe sèche, dont le pouvoir absorbant est beaucoup plus grand et le prix de revient très

---

(1) La maltine est un produit secondaire du traitement industriel du maïs et les granules sont des agglomérés de divers résidus industriels.

(2) Des tableaux très détaillés sont donnés par le compte rendu de l'exercice 1902 de la Compagnie Générale des voitures, au tableau n° 7.

(3) Les bâtiments du laboratoire de la Compagnie Générale peuvent contenir plus de 800.000 kgs de fourrages en bottes; et, en outre, des « silos » métalliques conservent 6.000.000 de kgs de grains.

faible (1). On ne compte que 0 fr. 04 à 0 fr. 05 comme dépense de litière par jour et par cheval, alors que les produits de la vente du fumier s'élèvent à 0 fr. 05 par jour et par cheval (2). Avec la paille, l'entretien des litières était très onéreux.

Ajoutons, enfin, pour terminer cette étude sommaire sur la cavalerie, que des infirmeries spéciales sont destinées aux chevaux malades, soit à l'intérieur des dépôts, soit à l'extérieur de Paris, et que les chevaux réformés sont vendus à la boucherie ou aux particuliers (3).

3° Achat et entretien des voitures automobiles,

Les voitures automobiles actuellement exploitées sont des voitures à pétrole depuis 1907, l'exploitation des voitures électriques ayant été supprimée après plusieurs essais infructueux (4).

---

(1) La tourbe vaut environ 4 francs les 100 kgs.

(2) Ces chiffres, qui paraissent insignifiants à première vue, n'en figurent pas moins au bilan d'une compagnie, comme la Compagnie Générale, pour un total en 1909 de 156.874 fr. 77.

(3) En 1910, la Compagnie Générale a 1786 chevaux réformés, vendus au prix moyen très peu élevé de 196 fr. 32, et 266 chevaux morts, dont chaque dépouille a été vendue 27 francs.

(4) Il n'est parlé dans ce paragraphe que des voitures automobiles à moteur à pétrole, parce que c'est le seul moteur employé actuellement. Mais il n'en est pas moins intéressant de signaler les essais tentés dans le sens de la traction électrique.

Le rapport de l'assemblée générale de la Compagnie Générale de 1898 disait notamment : « Nous sommes dans l'obligation de lutter contre « l'accroissement des moyens de transport en commun... Pour résoudre « le problème, il faut suivre les transports en commun dans la marche « qui leur réussit si bien. Il faut que les voitures de place adoptent la « traction mécanique, ce qui nous permettra d'abaisser le prix de trans- « port puisque, prétend-on, la traction mécanique doit réaliser des éco-

Les châssis des voitures automobiles ne sont pas construits dans les ateliers des Compagnies de voitures parce qu'ils nécessitent un outillage très spécial, très coûteux, et un personnel de grande compétence ; les essais tentés par les Compagnies ont toujours été abandonnés (1) après une très courte expérience.

Au contraire, la carrosserie est souvent établie par les ouvriers spécialistes de la Compagnie (2) ; elle revient au prix moyen de 1.500 francs par

---

« nomies importantes dans les frais d'exploitation... Depuis deux ans, « nous étudions le problème de la traction mécanique, et sans repousser « d'une façon absolue le moteur à pétrole, nous devons déclarer que, « pour Paris, le moteur électrique a toutes nos préférences... »

La Compagnie Générale décida de faire un puissant effort en expérimentant une série de 100 voitures électriques pendant 6 mois. Elle avait traité avec deux compagnies qui devaient lui fournir, l'une les voitures et les moteurs, l'autre les accumulateurs. L'année suivante (1899) « les « voitures sont sous remises, numérotées, avec leur poinçon, papiers de « réception, etc. ». Mais les accumulateurs n'avaient pas été livrés en assez grand nombre.

Le Conseil d'administration attribue à cette raison les pertes subies avec les voitures électriques (623.000 francs en 1899 et 954.000 francs en 1900) ; il indique cependant que l'accumulateur électrique n'a pas donné les résultats attendus : aucun constructeur n'a pu fournir un accumulateur permettant d'effectuer un trajet supérieur à 60 kilomètres par jour. De plus, la dépense d'entretien, jointe à la nécessité d'avoir 2 accumulateurs par voiture, avait été considérable. On décida d'arrêter aussitôt cette expérience coûteuse, malgré la conclusion un peu osée du Conseil d'administration : « Nous demeurons convaincus que l'avenir est à la traction électrique ».

Ce n'est qu'en 1907 que la Compagnie Générale reprit la question et créa, comme elle l'avait fait pour l'établissement des voitures électriques, une nouvelle série de 10 millions de francs d'obligations pour l'établissement de voitures à moteur à pétrole. Cette expérience est celle qui se poursuit actuellement : nous verrons, dans notre étude du bilan de la Compagnie, les résultats présents et l'avenir possible de cette création, et dans le paragraphe ci-dessus, son organisation.

(1) Tout au moins, à notre connaissance, par les grandes Compagnies, qui sont, semble-t-il, le plus intéressées à la question et le plus capables d'entreprendre cette construction. Le châssis de la maison Renault est actuellement le plus utilisé pour les fiacres automobiles à Paris.

(2) Exemple : « La Métropole-Voitures », rue des Portes-Blanches.

voiture, le coût du châssis étant d'environ 5.000 francs : ce sont là des prix très élevés qu'on peut espérer voir baisser (1).

A côté des ateliers de construction des carrosseries, les Compagnies possèdent des ateliers de réparation de différentes sortes :

a) *L'atelier des pneumatiques.* — Toutes les voitures automobiles et la plupart des voitures hippomobiles sont montées sur des pneumatiques qui constituent, par leur usure rapide et leur coût d'acquisition, une très grosse dépense.

De plus, cette dépense ne peut être prévue par les Compagnies, le prix des pneumatiques variant avec la valeur du para. Aussi, pour remédier à cet inconvénient, certaines Compagnies ont pu obtenir, pour leurs voitures hippomobiles, une garantie de dépense au kilomètre, l'entretien étant à la charge du fournisseur.

Les autres Compagnies paient approximativement les prix suivants pour les pneumatiques des voitures hippomobiles : enveloppes avant 75 à 85 fr., arrière 90 à 100 fr.; chambres à air avant 27 fr. 50, arrière 32 fr.

---

(1) Voy. sur ce point : *Les fiacres automobiles à Paris*, par M. L. Périssé extrait des mémoires de la Société des Ingénieurs civils de France (Bulletin de mars 1908). L'auteur constate que le prix moyen des locomotives de chemins de fer ne dépasse guère 2 francs le kg., alors que le prix des châssis automobiles varie de 5 à 8 francs le kg. (p. 34).

Le prix d'entretien par journée de roulement est d'environ 2 fr. 20.

Pour les voitnres automobiles ayant un moteur de 9 H P, le prix des enveloppes lisses avant et arrière, pour roues 810×90, varie de 80 à 100 francs, et celui des antidérapants de 90 à 110 francs, le coût d'entretien s'élevant environ à 5 francs par jour de roulement (1).

L'usure de ces pneumatiques est déterminée par deux facteurs principaux : « le poids » et la « vitesse » de la machine.

Or, on ne peut songer à réduire la vitesse par la diminution de puissance du moteur, parce que le public demande cette vitesse, ensuite parce qu'il est indispensable d'avoir, pour les sections de voies en pente accentuée, une réserve de force du moteur.

On a donc essayé de faire varier le facteur « poids » en allégeant la voiture, mais on s'est heurté également à d'autres difficultés : l'allègement du châssis (dont le mécanisme a été réduit à l'extrême simplicité) ne pourrait plus avoir lieu maintenant qu'au détriment de la solidité et de la sécurité ; l'allègement de la carrosserie aurait pour conséquence la suppression partielle du confortable exigé par le public.

La dépense énorme des pneumatiques subsiste

---

(1) Cette dépense atteindrait (suivant les déclarations de certaines Compagnies), 0 fr. 06 à 0 fr. 08 par kilomètre !

donc et subsistera tant qu'une invention nouvelle ne permettra de les remplacer (1).

b) *L'atelier de mécanique*, subdivisé lui-même en atelier de petite réparation, ou réparations journalières et d'entretien courant, et atelier de grande réparation pour le démontage, la vérification et la remise au point complète et annuelle (2).

L'exploitation des voitures automobiles de place comporte ainsi de nombreuses dépenses, pour ainsi dire accessoires. On calcule que les frais de réparation, d'entretien et d'amortissement s'élèvent de 15 à 19 francs par jour suivant la marque des voitures, la nature du trajet accompli, l'habileté du conducteur, etc.

4° Le personnel intérieur de l'exploitation.

(Dans un dépôt).

Nous nous bornerons à une simple énumération du personnel intérieur dans les dépôts ; leurs fonctions seront étudiées plus en détail dans les développements suivants.

---

(1) De nombreuses tentatives sont faites journellement pour arriver à trouver un système de roue présentant les qualités du pneumatique : douceur de roulement et absorption des obstacles, sans en avoir les défauts multiples. Les roues élastiques, les bandages compressibles, les ressorts ont été successivement essayés, sans donner les résultats espérés.

(2) Suivant une opinion, que nous ne partageons pas, et qui aurait la plus grande importance au point de vue de l'avenir de l'exploitation des fiacres automobiles, ces ateliers de réparations permettraient de supprimer dans les dépenses le chapitre : *Amortissement* des voitures, pour ne laisser subsister que le chapitre : *Entretien*. D'après cette conception, une voiture automobile pourrait durer *indéfiniment*, parce que les pièces usa-

a) *Employés supérieurs* : un chef de dépôt, un piqueur, un caissier comptable, un piqueur de nuit, un taximétreur de nuit pour relever les chiffres des compteurs des voitures à leur rentrée.

b) *Autres employés :* un ouvrier laveur par 13 voitures, un palefrenier pour 30 chevaux, un maréchal qui entretient la ferrure de 140 chevaux, un graisseur de voitures par dépôt qui graisse 20 voitures par nuit, enfin un lampiste, un ouvrier charron, un ouvrier sellier et un monteur de pneus.

Ces chiffres s'appliquent plus spécialement à un dépôt de voitures hippomobiles (1).

Pour les dépôts de voitures automobiles, à côté des ouvriers occupés au nettoyage, il y a des ateliers de mécaniciens, de forgerons, dont le nombre varie suivant les travaux à effectuer ; on compte cependant en moyenne une trentaine d'ouvriers répartis dans les différents services, pour une exploitation de 100 voitures automobiles.

---

gées en sont remplacées continuellement dans les ateliers de réparations. De cette façon, le chapitre « Entretien » comprendrait le chapitre « Amortissement ».

A notre avis, il y a cependant lieu de considérer que des fiacres automobiles en service dans une Compagnie depuis deux ans, par exemple, auront certainement subi sur le marché une dépréciation des deux tiers. Le chapitre : Amortissement, dans les bilans, n'a pas d'autre but que de remplacer par des capitaux cette dépréciation qui s'accentue chaque année.

(1) En 1866, la Compagnie Générale employait, d'après M. Du Camp (*ouvr. cité*, t. I, p. 172 en note) un personnel de 6.815 agents qui se décomposait ainsi : Employés dans les bureaux, 160 : surveillants, 160 (disparus en partie avec la suppression du travail à la feuille, cf. p. 175) ; ouvriers d'atelier, 900 ; maréchaux, 180 ; laveurs, 900 ; graisseurs, 200 ; palefreniers, 500 ; cochers, 3.925, pour 3.200 voitures en circulation et 10.741 chevaux.

Les employés des dépôts ont des appointements fixes ; dans certaines Compagnies ils sont logés et touchent, en outre, une indemnité de chauffage et d'éclairage et une prime sur les recettes.

Les salaires sont à peu près les suivants :

Par mois : Chef de dépôt, 300 frs.
— Caissier, 250 frs.
— Piqueur, 200 frs.
— Piqueur de nuit, 150 à 200 frs.
— Taximétreur, 175 frs.
Par jour : Ouvrier maréchal, 7 frs.
— — sellier, 6 à 7 frs.
— — monteur de pneus, 6 frs.
— — laveur, 5 fr. 50.
— — palefrenier, 5 fr. 50.
— — Graisseur, 5 frs et Lampiste, 5 frs.

A la Compagnie Générale, il existe une société de secours mutuels pour le personnel ouvrier et d'administration. Cette société n'est pas sous le contrôle du Conseil d'Administration ; les cochers et les conducteurs n'en font pas partie.

A côté de cette organisation, la Compagnie Générale a établi une Caisse spéciale pour retraites et secours. Les sommes inscrites à ce chapitre proviennent de libéralités de la Compagnie. Aucune contribution du personnel n'est intervenue pour les former. Elles demeurent donc la propriété de la Compagnie et font partie de son fonds de roulement. Elles sont affectées à des retraites et secours

qui sont servis aux plus âgés d'entre eux, sous la forme d'allocations annuelles renouvelables de 360 francs (1).

Aucun des collaborateurs de la Compagnie n'a droit de créance sur ces provisions ; cette affirmation a reçu, au cours de l'exercice 1912, confirmation, par un jugement du Tribunal de la Seine du 23 novembre 1911, qui, aux arguments précités, ajoute que c'est dans la plénitude de son droit et sans qu'aucune critique puisse être formulée à cet égard par les anciens ouvriers ou employés de la Compagnie, que celle-ci fait de son propre bien l'emploi qu'elle juge le plus convenable aux intérêts de ceux qui ont été à son service.

---

(1) Voy. le compte rendu de l'Assemblée générale 1912, de la Compagnie Générale.

CHAPITRE II

L'EXPLOITATION

L'exploitation d'une compagnie importante de voitures de place est dirigée par un Conseil d'administration ou par un Directeur lorsque cette compagnie est une Société Anonyme.

Les nécessités de l'exploitation font naître des rapports entre ce Conseil (ou ce Directeur) et le personnel de la compagnie, les différentes administrations, les fournisseurs, le public. L'étude des rapports avec le personnel fera plus particulièrement l'objet du présent chapitre.

Les rapports avec les fournisseurs sont en effet implicitement exposés dans nos précédents développements sur l'organisation intérieure de la compagnie (cavalerie, alimentation, construction, entretien des voitures, etc.).

Quant aux rapports avec le public, ils sont, pour ainsi dire, indirects. Si, il y a quelques années encore (1), chaque voiture portait une

(1) Voyez le règlement de la Compagnie des Autos-Fiacres de 1905, article 23.

boîte destinée à recevoir les plaintes des voyageurs que la Direction de la Compagnie devait étudier, les voyageurs, aujourd'hui, s'adressent directement aux agents de la force publique. Ceux-ci dressent des procès-verbaux qui sont centralisés, contrôlés et sanctionnés par la Préfecture de police. La Compagnie n'intervient donc plus directement : les Conseils d'Administration se bornent à adresser au personnel qui est en contact avec le public des instructions sur ses droits et ses devoirs.

La Compagnie est encore en rapport avec différentes administrations : la Préfecture de la Seine, les Contributions indirectes, la Préfecture de police.

La Préfecture de la Seine délivre à la Compagnie, pour chacune des voitures de place mise en circulation, un « permis de stationnement ». Ce permis de stationnement est en réalité un récépissé des redevances municipales exigées pour les voitures de place stationnant sur la voie publique.

L'administration des Contributions indirectes perçoit également un impôt sur les voituses de place. Elle constate la perception de cet impôt au moyen d'une estampille apposée sur chaque voiture (1).

Quant à la Préfecture de police, ses rapports

---

(1) Comme nous l'avons indiqué dans notre introduction, nous ne pouvons, dans ce travail de faible étendue, développer les questions relatives aux taxes et aux impôts. A titre d'indication, voici quels sont les diffé-

avec les compagnies de voitures de place sont définis et précisés dans les ordonnances qui composent la réglementation actuelle. Nous les étudierons donc dans notre 3e partie sur le Régime administratif des voitures de place.

Les seuls rapports que nous ayons donc a envisager actuellement sont ceux de la Compagnie avec le personnel de l'exploitation qui se compose essentiellement des chauffeurs et cochers des voitures de grande remise, des chauffeurs et des cochers des voitures de place.

1° Les cochers et les chauffeurs des voitures de grande remise.

Les cochers et les chauffeurs des voitures de grande remise forment la partie la moins nombreuse du personnel de l'exploitation. Ils sont généralement choisis parmi les employés les plus anciens et les plus consciencieux. Le service qu'ils assurent est en effet un service très spécial, presque impossible à surveiller. Un bref exposé permettra de comprendre le mécanisme de cette exploitation.

Un certain nombre de notabilités parisiennes et

---

rents versements obligatoires auxquels sont assujettis les loueurs de voitures de place à Paris :

Taxe de stationnement....	1 fr. par jour et par	voiture.
Contributions indirectes...	5 fr. par mois	id.
Patente.....	4 fr. par an	id.
Centimes additionnels.....	3 fr. 10 par an	id.

Il convient d'ajouter les frais des assurances contre les accidents du travail, calculés à raison de 0 fr. 04 sur un principal de 5 fr. 33.

d'étrangers de marque n'utilisent pas les moyens de locomotion urbaine mis à la disposition du grand public (1).

Pour satisfaire les goûts et les besoins de cette clientèle très spéciale, les compagnies ont dû créer un service spécial de voitures dites « voitures de grande remise ».

La voiture de grande remise, pour répondre à sa destination et satisfaire cette clientèle, doit ressembler à une voiture particulière (2) ; elle sera donc attelée et conduite avec un soin particulier ; sa carrosserie et son aspect extérieur seront ceux d'une voiture dite « bourgeoise » ; enfin, elle rendra à son possesseur momentané les mêmes services, sous réserve toutefois d'un maximum horaire ou kilométrique imposé par les compagnies pour éviter les abus.

Ce service des voitures de grande remise à traction hippomobile comporte plusieurs catégories :

Voitures en service à l'année, au mois, à la journée et à la demi-journée ;

Voitures en service pour les courses ;

Voitures en service pour les visites, les théâtres, les soirées ;

Voitures en service pour les mariages et cérémonies funèbres.

---

(1) Cette abstention est motivée le plus souvent par des considérations assez singulières de dignité personnelle et, quelquefois, par des raisons matérielles (absence de remises et de garages dans les maisons, nécessité de voitures nombreuses pour cérémonies, etc.).

(2) Comparez ci-dessus, page 47, la description des voitures de remise par Nicolas DE LA MARE, dans son *Traité de police*, section II, livre VI, titre XII.

Les services à l'année et au mois comportent deux tarifs : l'un, pour une, l'autre pour deux « attelées » par jour, « l'attelée » représentant une durée d'environ 4 ou 5 heures le matin, l'après-midi ou le soir au gré du client.

Les services à la journée partent, soit de 9 ou 10 heures du matin à 7 ou 8 heures du soir, soit de 2 heures de l'après-midi à minuit 45.

Les services pour les courses vont de 1 heure à 7 h. 1/2; ceux pour les visites, de 2 à 6 ou de 3 heures à 7 heures ; pour les théâtres, de 8 heures du soir à minuit 45 ; pour les soirées, de 9 heures du soir à 1 heure du matin.

Quant aux voitures de grande remise à traction automobile, elles se divisent également en plusieurs services : le service à l'année et au mois qui comporte un maximum de 1.500 kilomètres par 30 jours, — le service à la journée de 9 ou 10 heures du matin à 8 heures du soir, ou de 2 heures de l'après-midi à minuit 45.

La caractéristique principale de ces voitures est l'absence de tarif réglementaire : elles sont louées de gré à gré, à des prix relativement très élevés (1).

---

(1) Les principaux tarifs de la Compagnie Générale sont les suivants :
Traction hippomobile : Coupé à l'année, 1 cheval (par mois) : 1 attelée, 550 francs; 2 attelées, 700 francs.
Landau à l'année, 2 chevaux (par mois) : 1 attelée, 750 francs ; 2 attelées, 1.100 francs.
Coupé à la journée, 30 francs (1 cheval).
Landau à la journée, 40 francs (2 chevaux).
Location de chevaux, 175 à 200 francs par mois.

De plus, les conducteurs de ces voitures reçoivent du client qui les emploie un salaire de 100 francs par mois.

La compagnie verse au conducteur des voitures automobiles de grande remise 0 fr. 10 par kilomètre pour frais d'huile et d'essence ; le nombre des kilomètres effectués est constaté par un « compteur kilométrique » (1). La compagnie n'a pas d'autres rapports avec les conducteurs des voitures de grande remise : elle se contente d'exercer une active surveillance sur leur travail (2) et leur tenue.

2° Les cochers (3) et les chauffeurs des voitures de place.

Les cochers et les chauffeurs des voitures de place sont soumis à un régime beaucoup plus compliqué et à une surveillance beaucoup plus active.

Traction automobile : Voitures à 4 cylindres à l'année (par mois) : 1.300 fr.
— — à la journée : 150 fr.
Chaque kilomètre au-dessus de 1.500 pour les voitures au mois : 0 fr. 40.

(1) Nous parlerons, dans les pages qui suivent, des compteurs.

(2) On conçoit aisément que le chauffeur de ces voitures pourrait faire des courses à son entier bénéfice, toutes les fois qu'il est renvoyé par son client principal avant l'heure fixée, sans avoir accompli les 50 kilomètres journaliers auquels celui-ci a droit. Cette pratique est fort ancienne. Comparez l'article 13 de l'arrêt du Parlement du 17 juillet 1787 ainsi conçu : « Défendons à tous cochers de remise renvoyés par les maîtres qu'ils « ont servi dans la journée, de faire des courses particulières à leur pro- « fit et de se placer, pour se procurer lesdites courses, aux portes des « spectacles et lieux d'assemblées publiques, sous peine de prison ».

(3) Sur l'origine du mot cocher. Cf. p. 40, note 2.

Les cochers des voitures de place de Paris sont principalement des Auvergnats, des Savoyards et des Limousins qui viennent à Paris pour exercer cette profession. La plupart changent fréquemment soit de compagnie, soit même de métier.

« Sur 4.000 cochers dont se compose le per-
« sonnel, 250 seulement sont depuis plus de
« 20 ans au service de la Compagnie, 700 ont de
« 6 à 10 ans de présence, 1.800 de 1 à 5 ans et
« 1.250 moins d'un an... Les vieux cochers sont
« rares, 200 seulement sur 4.000 ont dépassé la
« soixantaine, 600 ont de 50 à 60 ans, 900 de 40
« à 50 ans, 1.300 de 30 à 40 ans, 1.000 moins de
« 30 ans (1) ».

Mais à côté du recrutement régulier, pourrait-on dire, de la Savoie, de l'Auvergne et du Limousin, la corporation des cochers comprend un nombre élevé de déclassés (2). Il en résulte que parmi les cochers en majorité très honnêtes, on trouve des sujets très douteux, en lutte continuelle avec la Compagnie qu'ils essaient de trom-

---

(1) Cf. *Revue des Deux-Mondes*, année 1903, t. I, p. 594. G. d'Avenel, *Le mécanisme de la Vie moderne.*

(2) En parlant de ce recrutement, M. Du Camp, *ouvr. cité*, t. I, p. 186, dit un peu familièrement : « ... Les bacheliers ès lettres abondent, et du haut de leur siège, ils peuvent dire, en se rappelant un vieux souvenir de collège : *Quadrupedante putrem sonitu quatit ungula campum.*

— M. G. d'Avenel, dans l'article cité ci-dessus, note 1, parle de l'origine des cochers de la Compagnie Générale : « La presque totalité provient de « métiers manuels : 700 ouvriers de l'alimentation, 350 du bâtiment, 1.400 « domestiques... Les étrangers ne forment dans cette corporation qu'un « groupe infime... Les Parisiens y sont en très petite minorité, 300 à « peine, tandis que les Alsaciens-Lorrains sont 150. La Savoie, l'Auver-« gne et le Limousin fournissent à eux seuls 1.900 sujets, contre 1.400 ori-« ginaires de tous les autres départements » (p. 595).

per sans cesse, et contre la Préfecture de police dont ils redoutent la juste sévérité.

Les compagnies ont donc cherché de tous temps à contrôler le travail de ces employés et surtout leurs recettes. Remarquons, avant d'étudier les différents systèmes de contrôle imaginés, que cette profession est, par sa nature même, une des plus difficiles à surveiller. Obligés de marcher à toute réquisition (1) vers un but toujours différent, constamment occupés aujourd'hui et complètement désœuvrés demain, leur recette journalière varie dans de très fortes proportions, parce qu'elle dépend de facteurs nombreux et imprévus : les besoins du public, la température, les fêtes, etc., etc.

Pour assurer néanmoins ce contrôle, plusieurs systèmes ont été successivement préconisés et mis en vigueur avant d'arriver au système actuel encore imparfait ; ce sont : Le travail à la feuille, — Le travail à la planche et le travail à la moyenne (2), — Le travail au compteur.

---

(1) Cette obligation fort ancienne (cf. chap. I) a toujours été maintenue.

(2) Le travail à la moyenne et le travail à la planche étant sensiblement les mêmes, nous les étudierons ensemble.

LE MODE DE TRAVAIL

A. *Le travail à la feuille.*

Le travail à la feuille, qui existait dès 1857, a été créé par la Préfecture de police, moins dans l'intérêt des Compagnies, que pour assurer d'une façon ininterrompue sa surveillance sur les cochers (1).

Avec ce système, les cochers recevaient un salaire fixe de quatre francs par jour, non compris les gratifications. Ils inscrivaient obligatoirement sur une « feuille de travail leurs heures d'arrivée « à chaque station et celles de départ, les points « de la voie publique sur lesquels les voyageurs « avaient été pris et déposés, ainsi que les heures « de départ et d'arrivée » (2).

De son côté la Compagnie avait, à chacune des 158 stations de voitures de place, un surveillant qui inscrivait toutes les 5 minutes le numéro des voitures à la station, inscrivait les heures de départ et d'arrivée sur un carnet spécial. Les bu-

---

(1) Le travail à la feuille fait partie de l'ensemble des mesures prises par la Préfecture de police au XIXe siècle, dans un but principalement politique. Voir nos observations à ce sujet, Ire partie, ch. I, p. 60, notes 1 et 2.

(2) Ordonnance de police du 10 août 1857, article 24, 3°. Voy. également l'arrêté du 1er août 1866 et celui du préfet de la Seine du 27 décembre 1873 qui remplace les surveillants de station par des gardiens de la paix.

reaux de la Compagnie comparaient les feuilles de travail et les carnets, et les vérifiaient ainsi les uns par les autres.

En outre, des inspecteurs spéciaux parcouraient les rues, visaient les feuilles des cochers arrêtés aux portes, interrogeaient même les personnes qui quittaient les voitures.

On espérait ainsi connaître exactement le chiffre des recettes effectuées par chaque cocher. Ceux-ci arrivaient néanmoins à frauder dans certains cas : Pris « à l'heure », par exemple, ils portaient sur leur feuille un quart d'heure de moins que leur temps réel d'emploi.

La Compagnie, pour perfectionner ce système, imagina en vain un procédé de contrôle secret consistant à rembourser le prix payé par certaines personnes (en général des personnes se servant journellement de voitures pour leur profession) toutes les fois que celles-ci envoyaient, dans les 24 heures, le numéro des voitures qu'elles avaient utilisées, avec l'heure, le temps de leur emploi et le prix payé (1).

Malgré tous les contrôles, les calculs les plus modérés permettent d'estimer à 3 francs la fraude moyenne journalière de chaque cocher !

Les cochers, cependant, n'aimaient pas le système du travail à la feuille, qui leur enlevait pres-

---

(1) Ce contrôle secret fonctionnait sur une grande échelle. En 1866, la Compagnie Générale remboursait dans ce but 50.000 francs à ces indicateurs et punissait les cochers pris en faute d'amendes qui s'élevèrent au total considérable de 139.210 fr. 95 pour cette seule année.

que toute liberté. Aussi, la Chambre syndicale des cochers, fondée en 1877, eut-elle pour première préoccupation de rédiger une circulaire (janvier 1877) demandant l'établissement du travail à la planche.

B. *Le travail à la planche et le travail à la moyenne.*

Le travail à la feuille présentait un grave inconvénient : le cocher n'était pas intéressé directement au produit de son travail. Le salaire était fixe, quelle que fût la recette de la journée. Les bons cochers n'étaient pas plus favorisés que les cochers paresseux.

Les systèmes de travail à la planche et à la moyenne reposent sur des bases nouvelles : l'intérêt du cocher et l'obligation d'effectuer un travail minimum.

La Compagnie fixait tous les jours (travail à la moyenne) ou tous les mois (travail à la planche), la somme journalière que le cocher doit verser à la Compagnie. Cette dernière est ainsi assurée d'une recette fixe et, d'autre part, le cocher qui bénéficie de toute la recette supérieure à la moyenne fixée, touche un salaire proportionné à son travail.

Dès ses premières applications, ce système devait amener de nombreuses difficultés entre les cochers et les loueurs, parce que le chiffre de la moyenne était fixé arbitrairement par les Compa-

gnies, naturellement portées à exagérer cette moyenne (1).

Il en résultait des grèves perpétuelles dont la plus importante fut celle qui éclata le 5 août 1878 (2). Les cochers réclamèrent d'abord le travail à la planche, c'est-à-dire à la moyenne fixée *d'avance* par mois ou par trimestre et établie par un jury mixte composé mi-partie de cochers, mi-partie de patrons.

M. Bixio, directeur de la Compagnie Générale, répondit par un ordre du jour (en date du 5 août) longuement motivé, que « la détermination quo-« tidienne de la moyenne était établie d'après les « feuilles de travail (3) des cochers encore soumis « à ce régime, qu'au surplus, le travail à la « moyenne était appliqué aux seuls cochers qui « le demandaient (4), que par conséquent les co-« chers étaient mal fondés à protester contre le « système de la moyenne puisqu'ils l'avaient eux-« mêmes préféré au système de travail à la « feuille ».

---

(1) « Dimanche dernier, la Compagnie a exigé 35 francs de moyenne... « Quelle est alors la situation du cocher qui doit observer le tarif et qui « en travaillant douze heures, ce qui exige un séjour de 18 heures sur la « voie publique, ne peut effectivement gagner que 24 francs ? » (Lettre de M. Favelier à M. Barberet, du 21 juin 1878, reproduite par Barberet, *ouvr. cité*, t. III, p. 252.

(2) Voy. l'historique détaillé de cette grève dans Barberet, *ouvr. cité*, t. III, p. 255 et suivantes.

(3) La Compagnie établissait non pas une moyenne, mais 170 moyennes différentes chaque jour, en prenant pour base les feuilles de travail des cochers ne travaillant pas à la moyenne : dans chaque dépôt on établissait une moyenne spéciale pour chacune des catégories de voitures du dépôt.

(4) Sur 3.500 cochers, 2.500 travaillaient à la feuille, 1.000 à la moyenne

Après diverses entrevues et réunions entre le syndicat des Loueurs de voitures, celui des Cochers et la Préfecture de police, aucune solution ne semblait devoir intervenir, lorsqu'une scission eut lieu parmi les cochers. L'Assemblée Corporative des cochers voulait le travail exclusif à la feuille, tandis que la Chambre Syndicale des cochers demandait le travail exclusif à la planche. Cette division, jointe à des questions de personnes, brisa la grève (1).

Cependant, la moyenne n'est pas un système équitable, même si elle est établie, comme l'affirment les Compagnies, d'après les chiffres des feuilles de travail. Dans ce cas, en effet, les cochers qui ont habituellement des recettes élevées avec la feuille de travail auront un avantage évident à travailler à la moyenne.

---

(1) A la suite de cette grève, de nombreux systèmes de contrôle des recettes des cochers furent proposés par la voie de la presse. Un des plus originaux est le suivant :

La Compagnie remettrait chaque jour, à chaque cocher, un certain nombre de tickets portant le numéro de sa voiture et la date. Ces tickets seraient de quatre couleurs différentes :

1° Vert, représentant le prix d'une course (1.50 ou 1.70) ;
2° Rouge, . — — d'une heure (2. » ou 2.25) ;
3° Blanc, valant 1 franc ;
4° Bleu, valant 0 fr. 50.

Le cocher serait tenu de donner ces tickets au voyageur comme reçu de la somme encaissée et la Compagnie lui verserait un salaire proportionnel aux recettes.

Ce système présentait le grave inconvénient de permettre aux cochers de profiter intégralement des tickets qui seraient refusés par les voyageurs. Il était néanmoins intéressant, en sa seconde partie qui traitait du salaire du cocher, parce qu'il faisait intervenir, à côté d'une somme fixée, un tant pour cent sur la recette journalière : c'est un système analogue qui est actuellement en vigueur pour la répartition des salaires des cochers et chauffeurs.

Si, pour 3 cochers, les feuilles de travail indiquent les recettes suivantes : 1er cocher, 23 fr.; 2e cocher, 18 fr.; 3e cocher, 16 fr.; la moyenne sera 57 : 3 = 19 fr. Le premier cocher gagnera 4 francs par jour s'il travaille à la moyenne plutôt qu'à la feuille et, d'une façon générale, tous les bons cochers voudront travailler à la moyenne. Celle-ci ne sera plus établie alors que par les feuilles de travail des autres cochers et la moyenne diminuera encore d'autant. C'est une raison de douter que les Compagnies établissent la moyenne d'après ces calculs : on doit plutôt penser qu'elles ne tenaient compte que des feuilles de journées les plus élevées, imposant ainsi une lourde surtaxe aux cochers les moins favorisés.

D'autre part, si nous considérons seulement les cochers travaillant à la moyenne, ceux qui ont les meilleurs chevaux gagneront beaucoup plus en travaillant le même nombre d'heures. Les premiers, avec 8 heures de travail et des chevaux marchant à 11 kilomètres à l'heure, accompliront 88 kilomètres dans la journée, les autres, avec des chevaux marchant à 9 kilomètres, ne couvriront que 72 kilomètres. Ils devront néanmoins verser à la Compagnie la même moyenne.

Ce système de travail a été la cause de nombreuses discussions et de grèves incessantes : on chercha de bonne heure à le remplacer par un autre système, celui du compteur.

C. *Le travail au compteur.*

Un appareil, appelé compteur, indique automatiquement le total des recettes effectuées journellement et le conducteur perçoit un pourcentage variable avec ce total. C'est, semble-t-il, le moyen le plus équitable et le plus perfectionné de proportionner le salaire du conducteur au travail réellement accompli et de faire, par conséquent, de ce conducteur, l'associé nécessaire de la Compagnie.

Ce système est avantageux, d'une part, pour la Compagnie qui connaît ainsi (et reçoit) le chiffre exact des recettes de chaque voiture. Ce chiffre est le plus élevé possible, puisque le conducteur a un intérêt immédiat à augmenter le total de ses recettes dont dépend exactement son salaire.

Il est avantageux, d'autre part, pour le conducteur qui n'est plus exposé, comme avec la moyenne, à verser à la Compagnie une somme supérieure à celle qu'il a reçue. Le compteur détermine automatiquement ce que le cocher doit à la Compagnie, ce qu'il a réellement perçu.

Enfin, le compteur supprime les contestations perpétuelles entre les cochers et le public, parce qu'il fixe indiscutablement la rétribution exigible.

Tels sont, théoriquement, les multiples avantages du système du compteur. Pratiquement, ils

sont subordonnés à la fabrication d'un appareil compliqué et difficile à réaliser.

C'est pourquoi, pendant quarante années, la solution du compteur fut préconisée sans pouvoir être utilisée.

Séduit par ce moyen théoriquement définitif d'éviter désormais les grèves et les difficultés sur la voie publique, le Conseil municipal de Paris décidait, dès le 19 juillet 1867, que les voitures de place devraient être munies d'un compteur kilométrique et horaire (1) : « Ce compteur indiquera, « d'une manière certaine, par son mécanisme in- « térieur et sans aucune intervention du cocher, « le temps écoulé pendant que la voiture est au « service du voyageur, la vitesse réelle de la mar- « che, la distance parcourue et la somme à « payer. »

La première erreur du Conseil municipal était d'imposer à toutes les voitures de place un compteur, alors que les constructeurs n'avaient pu encore réussir à établir un seul appareil.

Tout au plus cette délibération eut-elle pour résultat d'activer les efforts individuels des constructeurs, sans leur permettre d'arriver à un résultat pratique (2). Pendant vingt ans, les arrêtés,

---

(1) Délibération du conseil municipal de Paris (19 juillet 1867).

(2) Cette observation nous semble exacte, malgré les autorisations provisoires accordées à cette époque à quelques constructeurs. En effet, aucun des appareils ne présentait les qualités nécessaires pour être industriellement utilisable.

les délibérations se multiplièrent sans résultat (1).

C'est seulement le 17 avril 1889 que le Conseil municipal décide : « Avant de statuer sur le tarif, « proportionnel (2) aux services rendus, qu'il s'a- « git de substituer aux tarifs actuellement exis- « tants pour les voitures de place et de remise, il « y a lieu de s'assurer des moyens qui peuvent « être mis à la disposition de la municipalité pour « offrir au public un enregistrement fidèle de la « durée de l'occupation ou de la longueur des tra- « jets », et, pour ce motif, organise un concours pour la construction de compteurs (3).

De nouveaux arrêtés, délibérations et avis de la préfecture de la Seine énumèrent les principales conditions que doivent remplir les compteurs (4); une commission est nommée (5); des crédits sont ouverts pour l'expérimentation des compteurs présentés (6).

Enfin, le 8 janvier 1890, un rapport déclare que les 105 appareils présentés restent « bien inférieurs « comme conception et comme état d'avance-

---

(1) Délibération du 19 juillet 1867 (Conseil municipal).— Délibération du 3 janvier 1868 (Conseil municipal). — Arrêté du préfet de la Seine du 30 janvier 1868. — Arrêté du préfet de la Seine du 21 août 1873. — Nous devons toutefois signaler que les derniers arrêtés laissaient aux loueurs de voitures la « faculté » d'employer des compteurs, tandis que les délibérations de 1868 leur en faisaient une « obligation ».

(2) C'est-à-dire constaté et déterminé par un compteur.

(3) Nous nous permettrons de remarquer avec quelque étonnement que le Conseil municipal de Paris décide de s'assurer en 1889 de la possibilité pour les loueurs d'avoir un compteur qu'il leur « *imposait* » 22 ans auparavant...

(4) 27 et 31 mai 1889.

(5) Délibération du 5 juillet 1889 (Conseil municipal).

(6) Délibération du 20 novembre 1889 (Conseil municipal).

« ment aux anciens compteurs inventés en 1868. » Un nouveau rapport très documenté, en date du 3 février 1890, conclut que la question semble toute nouvelle pour les constructeurs, et qu'il y a lieu d'accorder un délai de dix-huit mois à deux ans avant de rendre l'usage du compteur obligatoire.

La commission discute ce rapport dans sa séance du 12 février 1890 et le Conseil municipal fixe (1) au 1er avril 1891 l'entrée obligatoire en service de compteurs agréés par l'administration. L'arrêté préfectoral du 7 juin 1890 fixe les conditions d'examen et d'approbation des types de compteurs par l'administration.

A partir de cette date, nous assistons à de nouvelles prorogations (2) du délai fixé, nécessitées par cette raison majeure : « Les compteurs pro-« posés à l'administration ne sont pas suscepti-« bles d'être acceptés » (3).

Le 21 juin 1891, un compteur (4) est enfin agréé, mais « sous réserve de modifications de détail et « d'un essai effectif, pendant un mois, de cent « appareils analogues ».

Les essais ne furent sans doute pas satisfaisants,

---

(1) Délibération du 2 avril 1890 (Conseil municipal).

(2) Le 25 mars 1891, le Conseil municipal proroge le délai d'application du 1er avril au 1er juillet 1891, et le 1er juillet le délai est prorogé au 1er janvier 1892.

(3) Mémoire du préfet de la Seine du 6 mars 1891.

(4) Le compteur *Santenard*. Peu de temps après, le 11 août, un compteur *Kamenarovic* fut également agréé (*pour essai*) et, le 18 décembre, un compteur *H. Jondet*.

puisqu'une nouvelle prorogation est demandée par le préfet de la Seine et rejetée par le Conseil municipal (1). Ce dernier dut cependant se rendre à l'évidence et reconnaitre qu'en l'absence d'appareils satisfaisants et expérimentés, les loueurs ne pouvaient remplir l'obligation qu'il prétendait leur imposer.

Aussi, le délai fut-il encore prorogé, d'abord au mois d'avril 1893, puis à la saison d'hiver (2).

Quelques nouveaux compteurs avaient encore été acceptés provisoirement, (3) lorsque, le 6 mars 1893, et sans qu'aucun motif en soit donné, le préfet de la Seine prend l'arrêté suivant : « Pen-
« dant une période de trois années, aucu nouveau
« type de compteur-contrôleur horo-kilométrique
« ne pourra être déposé pour recevoir l'approba-
« tion préfectorale ».

D'un autre côté, les loueurs de voitures élevaient de légitimes protestations contre cette nouvelle obligation qu'on voulait leur imposer, sans les avoir jamais consultés. Ils portèrent la question devant le Conseil d'Etat qui annula les arrê-

---

(1) Délibération du 30 décembre 1891.

(2) Délibération du 13 juillet 1892.

(3) Pendant cette période, les compteurs suivants ont été agréés (pour essai) : les compteurs Santenard, Kamenarovic, H. Jondet, déjà signalés ;

Le compteur Picard (5 février 1892) ;

Le compteur Gennote (22 février 1892) ;

Le compteur Guénet et Kusnick (24 janvier 1893) ;

Le compteur Barbini (24 mars 1893). Ce dernier arrêté n'est pas en contradiction avec celui du 6 mars 1893, le compteur Barbini ayant été *présenté* le 22 août 1892.

tés du préfet de la Seine, sauf en ce qui concernait l'établissement d'un tarif (1).

Désormais, les loueurs de voitures pouvaient choisir librement les compteurs et leurs fabricants, discuter sans contrôle les prix de location de ces compteurs. De plus, le monopole de trois ans arbitrairement établi par le préfet de la Seine, au profit de certains constructeurs, était supprimé.

Malgré cette liberté, malgré tous les efforts des constructeurs, les nombreux compteurs pour voitures de place mis en service pour essai restaient défectueux (2).

---

(1) La chambre syndicale des entrepreneurs des voitures de place du département de la Seine demandait au Conseil d'Etat d'annuler pour excès de pouvoir les arrêtés du préfet de la Seine en date des 5 août 1892 et 7 juin 1890. M. le commissaire du gouvernement Arrivière déclarait dans ses conclusions que le droit de tarification du préfet était hors de doute, qu'il résultait des lois des 16-24 août 1790 et 18 juillet 1837, qui chargent le préfet de la police de la voirie et du bon ordre dans la rue. Si par conséquent le préfet estimait qu'un tarif pouvait prévenir les discussions entre clients et cochers, il pouvait édicter ce tarif, le modifier, et même, ultérieurement, substituer un tarif à la distance au tarif actuel.

Le préfet de la Seine ayant le droit d'édicter un tarif, il peut, par suite, décider l'emploi d'un compteur destiné à indiquer les distances et à prévenir les discussions. Ce droit du préfet découle du droit même de tarification.

Mais l'arrêté, pour être légal, aurait dû se borner à prescrire un compteur ou même à réserver à l'administration le droit de le poinçonner.

Or, en fait, au moment où l'arrêté fut pris (7 juin 1890) il n'existait aucun compteur, et à la date où, d'après cet arrêté, toutes les voitures devaient en être munies, si l'administration avait approuvé cinq appareils, en réalité un seul constructeur pouvait livrer des compteurs.

Les loueurs se trouvaient donc obligés par l'arrêté de subir les exigences de ce constructeur unique. Le compteur, pratiquement, n'existait pas dans le commerce.

Le Conseil d'Etat décida qu'à ce point de vue, le préfet avait édicté une prescription irréalisable et commis un excès de pouvoir (Arrêt du Conseil d'Etat, 9 août 1893. Lebon, p. 676).

(2) On procéda aux essais avec 25 appareils (nombre fixé par l'arrêté du

« L'insoluble question du compteur » (1) motiva le recul de la date d'application obligatoire sur toutes les voitures jusqu'au 1er janvier 1912 (2).

Nous ne poursuivrons pas l'énumération fastidieuse des arrêtés successifs reculant de six mois en six mois ou de plusieurs années (3) cette date d'application.

Les compteurs réellement utilisables au point de vue commercial n'ont guère été réalisés par l'industrie avant 1904. La Compagnie Générale recevait et expérimentait, au mois de juillet, 400 appareils qui lui donnaient à peu près satisfaction. Depuis, le nombre des appareils s'est sensiblement élevé et le compteur, appelé maintenant taximètre, est devenu d'un usage courant en se perfectionnant (4).

---

préfet de la Seine du 19 avril 1892 modifiant le chiffre de 100 appareils précédemment imposé).

Un avis de la préfecture de la Seine du 29 déc. 1893 informe le public qu'à partir du 1er janvier 1894, M. Picard est autorisé à mettre en circulation, en vue de l'autorisation définitive, 25 voitures munies d'un compteur horokilométrique. Le 16 mars, le compteur Picard est définitivement agréé par arrêté du préfet de la Seine.

Le 17 mars 1895, même avis, et le 17 juillet même arrêté concernant le compteur de MM. J. Guenet et Kusnick.

Le 17 mars 1896, même arrêté pour le compteur Jondet; le 19 septembre 1896 pour le compteur Bernard.

(1) Rapport à l'assemblée générale du 30 avril 1898 de la Compagnie Générale des voitures, page 25.

(2) En effet, si les voitures *automobiles* ont dû être munies avant cette date de compteurs, c'est seulement au mois d'août 1911 que le préfet de la Seine prit, suivant une délibération du conseil municipal, l'arrêté rendant obligatoire le compteur sur toutes les voitures hippomobiles à dater du 1er janvier 1912 (Cf. chapitre sur la réglementation actuelle, section 5).

(3) L'arrêté du 16 mai 1896 proroge la date d'application à 3 ans au 1er avril 1899. En 1899 cet arrêté est encore annulé par l'arrêt du Conseil d'Etat du 24 février, aucun compteur fabriqué n'étant mis par l'industrie à la disposition des loueurs de voitures.

(4) Le nombre des appareils actuellement en usage à Paris est d'environ

Qu'est-ce qu'un taximètre (1) et comment le conducteur de la voiture munie de cet appareil reçoit-il son salaire avec ce système de contrôle des recettes et du travail?

« Le taximètre est un appareil qui a pour but « d'enregistrer le nombre de kilomètres parcourus « par une voiture et d'établir automatiquement « le prix que le voyageur doit payer pour chaque « emploi de la voiture. Actionné soit par l'inter- « médiaire d'une transmission flexible s'adaptant « au moyeu de la roue, soit par un mouvement « d'horlogerie, il inscrit sur un cadran des chif- « fres proportionnels à la distance parcourue ou « au temps écoulé. Quand la voiture est libre, un « drapeau surmonte verticalement le cadran. « Lorsqu'on le prend à la course, le chauffeur « incline ce drapeau dont la hampe se place hori- « zontalement, la flamme en bas. La roue de l'au- « tomobile actionne alors le compteur : *le tarif « est kilométrique*. Si le voyageur prend le cocher « à l'heure, celui-ci dispose son drapeau vertica- « lement, la flamme en bas. Le mouvement d'hor- « logerie se met alors en marche, c'est *le tarif « horo-kilométrique* qui fonctionne. En cas d'arrêt

---

12.000 sur lesquels 9.000 sont fournis par la Société Générale des compteurs. Les autres sont mis en service par les maisons Picard (« Le Français »), Galiardy (« L'Universel »), Darras, Aron, Sieman, et la Société Internationale des Taximètres.

(1) Les explications qui suivent concernant le principe des taximètres actuellement usités sont empruntées au journal *La Nature*, n° du 5 août 1911.

« de la voiture, le cocher embraie le mouvement « d'horlogerie qui marche à raison d'une vitesse « fictive de 8 kilomètres à l'heure. Sur une des « faces de l'appareil s'inscrit la somme à payer « par le voyageur, sur l'autre un compteur tota- « lisateur enregistre toutes les sommes marquées « sur les guichets de l'appareil. »

Tel est le principe général de cet appareil, industriellement très compliqué, très difficile à construire et d'un prix de revient élevé (1). Est-il réellement pratique ?

Avant même que le compteur ne fût trouvé, M. du Camp prévoyait déjà le sort qui lui était réservé : « On cherche, on fait des essais ; mais « en admettant qu'on soit, comme on l'a dit, sur « le point de découvrir le chef-d'œuvre rêvé, je ne « donne pas huit jours aux cochers pour l'avoir « rendu aussi menteur que leur feuille de tra- « vail (2). »

---

(1) Les constructeurs sont arrivés à établir des compteurs permettant de reconstituer par les graphiques tracés :

1° La vitesse et le nombre de kilomètres effectués par la voiture et les heures correspondantes ;

2° Le nombre de prises en charge ;

3° Le nombre des suppléments ;

4° La durée des stationnements ;

5° Le trajet effectué à vide ;

6° Le tarif payé par le voyageur.

En un mot, les compteurs permettent de dresser une comptabilité aussi exacte que pourrait le faire un contrôleur placé sur la voiture.

Le prix de ces appareils varie de 400 à 800 francs. Aussi les compagnies préfèrent-elles les louer à raison de 0 fr. 50 par jour et par appareil pour les voitures hippomobiles, et 0 fr. 30 pour les voitures automobiles, l'entretien et le fonctionnement étant assurés par les constructeurs.

(2) M. du Camp, *ouvr. cité*, t, I, p. 187. — A peu près à la même date (1880), M. A. de Foville écrivait dans son ouvrage *Les Moyens de trans-*

Il ne faut pas exagérer cette opinion, mais il est néanmoins nécessaire de constater que de nombreuses fraudes ont été commises avec ces appareils (1).

---

port : « Il y a quelques années, la Préfecture de police avait imaginé un « système très savant qu'elle appelait le tarif à la fois kilométrique et ho- « raire, ceux qui s'étaient appliqués à le comprendre, au moment de sa « publication, lui avaient prédit huit jours d'existence : ils se trompaient, « car le soir même, tout le monde était d'accord, cochers et promeneurs, « pour le considérer comme non avenu. »

(1) Nous ne pouvons énumérer ici que les principales fraudes commises et connues, l'ingéniosité malhonnête de certains conducteurs étant toujours en éveil, et réussissant fréquemment à inventer de nouveaux procédés de falsification des totaux.

Les fraudes sont de plusieurs catégories : les unes ont pour but d'empêcher le compteur de marcher, les autres de faire avancer le compteur plus vite que ne le comporte la marche de la voiture et le réglage de l'appareil.

Dans la première catégorie, les procédés sont simples. En hiver, les cochers couvrent de leur pèlerine le compteur. De cette façon, les agents et les contrôleurs des compagnies ne voient pas que le drapeau n'est pas abaissé dans la position régulière, c'est-à-dire que le compteur n'enregistre pas, et le conducteur reçoit ainsi le prix de la course qui n'est pas inscrite au totalisateur.

Un autre procédé consiste à mettre le drapeau dans la position de la « panne ». Le compteur est ainsi arrêté et n'enregistre plus les sommes perçues.

Un troisième moyen d'empêcher le compteur de fonctionner consiste à enlever la pièce de commande appelée « étoile » ; le chauffeur abaisse régulièrement son drapeau, ce qui fait enregistrer en tout et pour tout une prise en charge de 0 fr. 75. Il bénéficie de la différence entre 0 fr. 75 et le prix convenu d'avance avec le voyageur pour la course effectuée.

Souvent encore, les chauffeurs se contentent de ne pas marquer au compteur les suppléments exigés pour les bagages et le passage des fortifications : ils profitent alors intégralement de ces suppléments.

Ils peuvent enfin dégonfler le pneu de la roue qui commande le compteur. Cette opération en diminuera le diamètre et le chauffeur gagnera ainsi 0 m. 10 c. par tour de roue. Cette fraude n'est toutefois plus guère usitée parce qu'il en résulte une usure anormale du pneu qui signale aussitôt la fraude à l'attention des compagnies, ou qui devient fort coûteuse au chauffeur propriétaire de sa voiture.

Ces fraudes entraînent, lorsqu'elles sont constatées, des contraventions ou le renvoi du chauffeur par la compagnie.

Elles ont des conséquences moins graves que celles qui modifient le fonctionnement normal des compteurs et rendent leurs auteurs passibles de poursuites correctionnelles (audience du 17 juillet 1911. 8e chambre correctionnelle de la Cour de Paris, 3 condamnations).

Les plus simples consistent à mettre, sur la voiture, des roues d'un dia-

Néanmoins, le système du compteur est le plus employé de nos jours, et, si l'on trouve encore quelques cochers travaillant à l'ancienne moyenne (1), celle-ci est déterminée par la moyenne des chiffres relevés sur les taximètres.

LE SALAIRE DES CONDUCTEURS

Nous avons indiqué que le salaire des conducteurs, avec le système des compteurs, consistait en un tant pour cent de la recette totale indiquée au totalisateur du compteur. La répartition de ce tant pour cent se fait d'après un barême unifor-

---

mètre inférieur à celui prévu pour l'appareil, ce qui augmentera la vitesse d'enregistrement.

On peut encore changer simplement la pièce de commande du compteur (étoile) contre une pièce analogue ayant une dent d'engrenage de plus.

Il existe enfin beaucoup d'autres procédés dans le détail desquels il serait trop long d'entrer. Ces procédés sont connus sous des noms qui rappellent leur origine : le « pompage » ou brusque mouvement de va et vient imprimé au drapeau; l' « astiquage à la ficelle », ou moyen d'actionner le câble de transmission avec une ficelle, le déboulonnage des tarifs qui fait apparaître dans le guichet l'indication : Tarif 1, alors qu'en réalité le voyageur paiera suivant le tarif 3, etc., etc.

En résumé, et pour confirmer notre opinion ci-dessus exprimée, le compteur actuel ne donne aux voyageurs et aux compagnies l'absolue certitude d'un fidèle enregistrement que lorsque son mécanisme n'a pas été touché par des chauffeurs indélicats.

(1) Les cochers qui demandent à travailler à la moyenne ont le plus souvent un taximètre sur leur voiture, mais les chiffres de ce taximètre n'ont de valeur que pour le voyageur. La compagnie exige en effet de ces cochers une moyenne et non pas le total indiqué par le taximètre. Certains cochers ayant des clients déterminés qui les emploient tous les jours pendant plusieurs heures (en général des docteurs ou des voyageurs de commerce) ont intérêt à travailler à la moyenne, parce qu'ils sont assurés d'un minimum de recettes souvent très proche de la moyenne fixée, et que tout le surplus constitue leur bénéfice net.

mément adopté par la plupart des Compagnies. Les Compagnies ont établi deux barèmes et deux séries de salaires pour les cochers et les chauffeurs, parce que les conditions d'exploitation des voitures hippomobiles sont totalement différentes de celles des voitures automobiles.

Dans le premier cas, la Compagnie fournit et entretient la force motrice animale, le cheval. Dans le second cas, elle entretient le mécanisme du moteur, mais ne fournit pas la force motrice, les essences.

D'autre part, le prix de revient d'exploitation est beaucoup plus élevé pour une voiture automobile que pour une voiture hippomobile.

Enfin, le total des recettes est plus élevé pour les voitures automobiles.

Les salaires des cochers et des chauffeurs ne peuvent donc pas avoir la même base.

A. *Le barème pour les cochers.*

Le barème pour les cochers est le plus simple : il partage la recette totale en accordant 75 % à la Compagnie et 25 % au cocher.

Les moyennes des recettes des voitures hippomobiles varient suivant les saisons entre 16 francs et 24 francs par jour ; la meilleure saison, contrairement à ce qu'on pourrait penser, allant des mois d'avril et mai jusqu'au 15 août (1).

---

(1) Cette observation, exacte pour ces dernières années, se trouvait en partie infirmée il y a une dizaine d'années. En 1890, par exemple, les sta-

Le salaire des cochers varie donc entre *4 et 6 francs par jour, non compris les pourboires* (1).

B. *Le barême pour les chauffeurs* (1).

Ici les pourcentages sont nombreux et progressifs. Le barême, très compliqué, évite toutes les erreurs et les pertes de temps qu'occasionneraient des séries de calculs individuels.

La division entre la Compagnie et les conducteurs de la recette totale enregistrée s'opère de la

---

tistiques des voyageurs transportés par les voitures de la Compagnie Générale donne mensuellement les chiffres suivants :

Mai	1.050.672
Juin	1.012.188
Octobre	999.516

Ce sont les mois *les plus élevés*.

Viennent ensuite, sensiblement égaux :

Décembre	980.604
Avril	977.040
Juillet	976.080
Novembre	973.740
Mars	942.972

Et enfin *les plus faibles* sont :

Septembre	911.028
Août	895.860
Janvier	834.768
Février	803.940

(A. Martin, *ouvr. cité*, p. 291).

(1) Les pourboires sont des gratifications données aux cochers et chauffeurs, facultativement, par les voyageurs. On en trouve la première trace dans un ouvrage intitulé : *Séjour à Paris*, de J.-C. Nemeitz, paru en 1717. — Aujourd'hui le pourboire est d'environ 0 fr. 25 par course; la moyenne des prises en charge étant de 15 à 18 pour les voitures hippomobiles, et de 9 à 10 pour les voitures automobiles, le salaire s'accroît de 3 à 4 francs par jour au moyen de ces pourboires.

(2) Le barême que nous exposons était en vigueur dans toutes les grandes compagnies en octobre 1911. La grève des chauffeurs qui a éclaté au mois de novembre avait pour but de faire modifier ce barême, mais a échoué (avril 1912).

façon suivante : de 1 à 30 francs, les conducteurs reçoivent 27.50 °/₀ et versent le reste à la Compagnie.

Si la recette totale dépasse 30 francs, ils touchent un pourcentage de 32.50 pour les sommes comprises entre 30 et 40 francs, pourcentage qui s'ajoute à celui de 27.50 °/₀ perçu sur les 30 premiers francs de la recette.

De 40 à 50 francs, leur pourcentage est de 37.50.

Enfin, au delà de 50 francs, il est de 42.50.

Ainsi, pour une recette totale de 63 francs par exemple, un conducteur touchera :

1° 27.50 °/₀ sur 30 francs, soit 8.25 ;

2° 32.50 °/₀ sur 10 francs (de 30 à 40), soit 3.25 ;

3° 37.50 °/₀ sur 10 francs (de 40 à 50), soit 3.75 ;

4° 42.50 °/₀ sur 13 francs (de 50 à 63), soit 5.55.

Il paiera à la Compagnie 42 fr. 20 et gardera 20 fr. 80 pour son salaire (1).

Dans la pratique, il est intéressant de suivre l'évolution des salaires des chauffeurs : au début de l'exploitation industrielle des fiacres automo-

---

(1) Pourboires non compris, mais frais d'essence à sa charge.

Signalons à titre de comparaison le barème qui était en vigueur en 1906 à la Compagnie des Autos-Fiacres :

De 0 à 30 francs 15 o/o ; de 30 à 40, 20 o/o ; de 40 à 50, 25 o/o ; au-dessus de 50, 30 o/o et en outre 10 o/o du chiffre total de la recette comme indemnité d'essence. Cette compagnie avait institué en outre un système de primes pour les chauffeurs à son service pendant douze mois consécutifs. Les chauffeurs recevaient une prime de 1 franc par 0 fr. 05 de recette moyenne annuelle au-dessus de 40 francs. En d'autres termes, le chauffeur dont la recette moyenne annuelle était de 45 francs, recevait une prime de 100 francs (Règlement des conducteurs de la Compagnie des Autos-Fiacres en 1906, articles 14, 15 et 16).

biles à moteur à pétrole (1), les conducteurs et les voitures étaient très peu nombreux. Le public riche préférait ces voitures rapides tout à fait nouvelles : il en résultait des recettes moyennes (et des pourboires) très élevés.

Le succès inattendu de cette industrie provoqua une multiplication exagérée du nombre des voitures : les tarifs, les recettes et les pourboires diminuèrent considérablement. Les salaires des chauffeurs tendaient vers une moyenne à peu près égale à celle des salaires des cochers, lorsque des éléments nouveaux ont apporté tout dernièrement des perturbations considérables dans les recettes nettes habituelles des chauffeurs : nous voulons parler des taxes nouvelles établies sur les essences.

Ces taxes ont en effet été supportées par les chauffeurs dès le moment où les Compagnies décidèrent, pour les raisons qui suivent, de ne plus fournir les essences comme elles le faisaient au début de l'exploitation des fiacres automobiles.

Sans entrer dans des explications techniques, remarquons simplement que la consommation de la force motrice dépend, pour les voitures automobiles de trois éléments :

1° L'habileté du conducteur ;

2° La nature du trajet accompli ;

3° La longueur de ce trajet.

---

(1) L'exploitation industrielle des voitures de place automobiles n'a réellement commencé que vers 1905 (comparez le tableau statistique des voitures en circulation dans le rapport cité de M. Massard, page 53).

Les deux premiers de ces éléments ne peuvent être mesurés, les Compagnies n'ayant aucune base d'appréciation.

Quant au troisième, il faut observer qu'il se décompose en deux parties : le « trajet utile », c'est-à-dire lorsque la voiture transporte un voyageur, et le « trajet inutile », toutes les fois que la voiture circule à vide (du garage ou du dépôt au stationnement et des points où elle est laissée pour revenir au stationnement, etc.).

La Compagnie ne connaît, par le compteur, que le « travail utile ». Si elle ne prenait à sa charge que l'essence consommée pendant le « travail utile », le chauffeur serait forcément lésé. Si, au contraire, elle décidait de rembourser l'essence suivant le nombre total de kilomètres (utiles ou inutiles) parcourus par la voiture, elle s'exposerait à de graves inconvénients. Les chauffeurs (et cette pratique était courante au début) transportaient gratuitement leurs amis ou leur famille ou bien n'exigeaient des voyageurs qu'un pourboire. Les recettes des Compagnies diminuaient, les voitures travaillaient et se détérioraient beaucoup plus vite et les remboursements des frais d'essence s'élevaient journellement.

Pour faire cesser une situation aussi désastreuse, toutes les Compagnies décidèrent que les chauffeurs seraient tenus désormais de se procurer eux-mêmes l'essence nécessaire à la marche du moteur. A la suite de ces modifications, les salaires des conducteurs furent établis sur

des bases nouvelles. Les chauffeurs acceptèrent sans difficulté cette nouvelle condition d'avoir à fournir eux-mêmes le carburant, d'autant plus qu'ils commençaient à se servir d'un succédané de l'essence, le benzol (1), qui ne supportait que des droits d'entrée relativement peu élevés. Mais, comme les recettes de l'octroi de Paris diminuaient progressivement, le Conseil municipal s'émut bientôt de cette situation, et, sur le rapport de M. André Lefèvre, il adoptait, en juillet 1909, une taxation de 18 fr. 50 par hectolitre de benzol (2).

Le Conseil d'Etat, saisi d'un pourvoi par le Syndicat des chauffeurs, décida qu'avant l'établissement d'une taxe, le Conseil municipal devait attendre que le Parlement ait réglé les droits de douane sur les benzols (3).

Néanmoins, le Conseil municipal de Paris fut saisi, le 21 novembre 1910, d'une nouvelle proposition de M. Girou, renouvelant les propositions

---

(1) « Le benzol est un produit que l'on recueille quand on distille la « houille à haute température, notamment pour la fabrication des cokes « métallurgiques. Lors de cette distillation, il se forme une série de corps « qui sont les goudrons, l'ammoniaque, les huiles légères; ces huiles lé- « gères se nomment couramment « benzol », terme général qui englobe « plusieurs produits parmi lesquels se trouve le benzol utilisé comme car- « burant dans les moteurs tonnants. Le benzol est presque aussi volatil « que l'essence de pétrole, tout en ayant une densité plus élevée : un litre « de benzol représente 225 grammes de carburant, tandis qu'un litre d'es- « sence n'en représente que 180 » (Cf. article de M. Daniel Bellet dans l'*Information* du 23 décembre 1911).

Les chauffeurs avaient donc le plus grand avantage à se servir du benzol, même s'ils avaient dû payer le même droit d'entrée que pour l'essence.

(2) Séances des 13 et 15 juillet 1909.

(3) La question était à ce moment en discussion devant la Chambre.

de M. André Lefèvre. La question revint devant le Conseil municipal dans la séance du 9 décembre 1910, et les conclusions du rapport de M. Desvaux, tendant à l'adoption de la proposition de M. Girou, furent votées.

Le Conseil d'Etat, de nouveau saisi, rendit un arrêt en vertu duquel il adoptait le principe de la taxe, mais en la réduisant de 18 fr. 50 à 15 fr. 20. Un décret conforme, rendu à la date du 11 mai, fut publié le 18.

Cette imposition du benzol frappait uniquement les chauffeurs. Leur syndicat essaya de créer un mouvement d'opinion publique en organisant d'abord une grève de 24 heures, puis une grève de 48 heures. Ces manifestations n'ayant donné aucun résultat, les chauffeurs se préparèrent à la grève générale qui fut décidée le 27 novembre 1911, au cours d'une réunion organisée par le Syndicat.

Le Temps, dans son numéro du 28 novembre 1911, donne le compte rendu suivant de cette réunion :

Les chauffeurs d'automobile ont voté la grève hier au cours de la réunion qu'ils ont tenue à la Bourse du travail.

Dès le début de la réunion, M. Moussard, conseiller prud'homme, membre du conseil d'administration du Syndicat des cochers et chauffeurs, rappela à ses camarades les griefs de la corporation vis-à-vis des Compagnies, du Conseil municipal et enfin de la Préfecture de police.

Aux premières, les chauffeurs réclament un pourcentage plus élevé sur les recettes ; ils reçoivent en moyenne 27 °/₀, mais l'augmentation des droits sur le benzol, les contraventions multiples qui leur sont infligées depuis

quelque temps diminuent de manière sensible ce pourcentage. Ils réclament donc 33 °/₀.

Au Conseil muncipal, les chauffeurs reprochent de ne pas s'être préoccupé de leurs réclamations concernant les droits sur le benzol. Enfin, ils réclament de la Préfecture de police la modification du règlement nouveau de la circulation sur la voie publique.

« Pour obtenir satisfaction, s'écria M. Moussard, aux applaudissements de la salle, je ne vois qu'une solution : la grève générale, qui vous est proposée par votre conseil d'administration »

D'autres orateurs lui succèdent, préconisant les uns une grève partielle, les autres la grève générale. « La grève partielle, disait l'un d'eux, aurait l'avantage de permettre à ceux d'entre nous qui ne seraient pas en grève de soutenir efficacement les autres. » Mais cette proposition ne fut accueillie que par des murmures, tandis que les acclamations vont à ceux qui préconisent la grève générale.

M. Fiancette, secrétaire général du Syndicat, parla avec beaucoup de modération. Il avait été accusé de faiblesse lors du dernier mouvement des chauffeurs. Il a donc tenu hier à laisser aux intéressés toute la responsabilité de leur décision.

« Votez, dit-il, comme vous l'entendrez. Si vous ne vous sentez pas capables de faire la grève, si vous estimez le moment mal choisi, ne la votez pas. Et, si vous votez la grève générale, il faudra la faire. »

Il demanda ensuite aux chauffeurs coopérateurs, propriétaires de leurs voitures, ou bien travaillant dans les maisons qui accordaient le 33 °/₀ et qui, eux, continueront leur service, de s'abstenir de voter. Il les fit s'engager d'ailleurs à verser 5 francs par jour pour soutenir leurs camarades. Il mit enfin aux voix la proposition de grève générale.

La grève a été votée avec enthousiasme.

Ce matin, un certain nombre d'autotaxis circulent encore. Mais presque tous sont conduits par des chauffeurs appartenant à des maisons qui ont accepté de verser un

pourcentage de 33 °/₀. D'autres appartiennent à des coopératives ou bien sont la propriété de leur conducteur. On sait que ceux-ci ne sont pas touchés par la grève.

La grève « générale » était donc en réalité une grève partielle, puisque les chauffeurs ayant le 33 o/o de la recette, les chauffeurs des coopératives, les chauffeurs propriétaires continuaient à travailler. C'est d'ailleurs grâce à ces circonstances que la grève, commencée le 28 novembre, se prolongea tout l'hiver; les chauffeurs qui circulaient tinrent en effet leur engagement de verser quotidiennement 5 francs à la caisse syndicale pour venir en aide à leurs camarades (1).

---

(1) Les tableaux ci-dessous permettront d'apprécier l'importance et la régularité des versements, en tenant compte que sur environ 7.000 taxis existant à Paris, il y en eut environ 5.000 en grève continuelle.

Depuis le commencement de la grève :

	RECETTES	DÉPENSES
29 novembre	4.102 »	99 »
30 —	6.438 »	267 »
1er décembre	6.507 »	24 »
2 —	9.537 »	2.833 »
3 —	8.302 50	497 »
4 —	7.969 50	7.294 50
5 —	9.276 50	7.822 10
6 —	8.566 50	8.747 50
7 —	7.722 »	10.342 »
8 —	11.442 »	10.708 »
9 —	10.182 50	16.887 »
10 —	6.982 »	698 50
11 —	11.132 50	12.575 80
12 —	10.020 50	11.807 80
13 —	10.307 50	11.365 10
14 —	10.189 50	11.602 10
15 —	9.976 »	11.943 40
17 —	10.755 »	18.671 90
17 —	8.958 »	946 »
18 —	13.747 »	10.899 60
19 —	11.976 30	11.805 80
20 —	11.851 50	11.605 30

Les compagnies, de leur côté, avaient formé un *consortium* pour pouvoir résister à la grève.

Les pertes subies furent considérables, soit

	RECETTES	DÉPENSES
21 décembre	12.028 75	12.147 05
22 —	11.525 »	11.582 50
23 —	12.688 »	29.836 30
24 —	15.595 50	691 »
25 —	9.257 50	1.317 »
26 —	13.205 25	10.990 80
27 —	12.146 50	11.539 30
28 —	11.839 »	11.378 80
29 —	11.666 30	12.929 30
30 —	11.715 10	28.694 65
31 —	16.302 50	1.810 45
1er janvier	15.818 50	883 50
TOTAUX	359.749 90	313.243 20

Reste en caisse au 1er janvier 1912 : 46.506 fr. 70.

	RECETTES	DÉPENSES
2 janvier	12.798 »	12.174 40
3 —	12.222 »	11.545 »
4 —	11.619 »	11.481 30
5 —	11.560 50	11.104 30
6 —	11.370 50	18.748 60
7 —	9.004 50	1.182 »
8 —	12.677 »	12.562 30
9 —	10.801 60	10.910 55
10 —	10.882 »	11.644 60
11 —	10.499 »	11.775 80
12 —	11.736 50	11.843 80
13 —	11.952 50	17.411 30
14 —	9.651 50	1.442 50
15 —	12.339 »	11.653 85
16 —	10.451 »	9.926 70
17 —	11.079 50	11.965 80
18 —	10.116 50	11.212 80
19 —	10.507 »	11.205 90
20 —	11.315 50	17.304 80
21 —	8.708 50	781 20
TOTAL	220.691 60	TOTAL... 217.877 50
Recet. ant...	359.749 90	Dép. ant. 313.243 20
Tot. gén....	580.441 50	Tot. gén. 531.120 70

Recettes	580.441 50
Dépenses	531.120 70
En caisse	49.320 80

pour les compagnies qui perdaient journellement la recette des voitures non sorties, soit pour les chauffeurs qui ne touchaient de la caisse de grève qu'une faible somme, soit pour le commerce des

---

			RECETTES		DÉPENSES
22	janvier	.....	12.435 »		11.800 70
23	—	.....	10.929 50		10.908 80
24	—	.....	10.143 »		10.830 30
25	—	.....	10.871 75		11.144 85
26	—	.....	10.382 50		11.162 80
27	—	.....	11.300 50		17 263 15
28	—	.....	8.297 50		927 25
29	—	.....	12.991 55		12.071 30
30	—	.....	10.027 »		11.219 65
31	—	.....	11.590 »		12.136 40
1er	février	.....	10.055 50		12.343 55
2	—	.....	10.482 »		11.180 55
3	—	.....	10.509 50		16.962 30
4	—	.....	8.425 50		951 10
		TOTAL.....	148.440 80	TOTAL...	150.902 70
		Recet. ant...	580.441 50	Dép. ant.	531.120 70
		Total.....	728.882 30	Total....	682.023 40

Recettes.....	782.882 30	
Dépenses.....	682.023 40	
En caisse.....		46.858 90

			RECETTES		DÉPENSES
5	février	.....	10.186 50		9.933 30
6	—	.....	12.542 25		12.544 25
7	—	.....	9.930 50		10.947 80
8	—	.....	9.871 50		11.559 50
9	—	.....	10.903 50		11.142 15
10	—	.....	9.878 50		15.811 30
11	—	.....	9.298 10		1.757 05
12	—	.....	12.825 25		11.391 80
13	—	.....	10.323 40		11.830.40
14	—	.....	10.316 10		10.633 25
15	—	.....	11.471 »		11.121 60
16	—	.....	10.881 50		11.183 80
17	—	.....	11.069 50		16.468 80
18	—	.....	8.769 50		1.274 50
		TOTAL.....	148.247 10	TOTAL...	147.599 50

benzols et des huiles ; soit, enfin, pour les octrois de Paris (1).

Le 4 décembre, le Conseil municipal décidait néanmoins de proroger pour cinq ans, à dater du 1er janvier 1912, la nouvelle taxe.

Les compagnies, de leur côté, après avoir tenté quelques reprises de travail qui échouèrent complètement, essayèrent de former de nouveaux conducteurs pour remplacer l'ancien personnel en grève. La sortie des voitures avec ces nouveaux conducteurs provoqua de nombreuses bagarres. La police et la troupe intervinrent. Le nombre des

---

Recettes antérieures		728.882 30
Recettes du 5 au 18 février		148.247 10
Recette générale		877.129 40
Dépenses antérieures		682.023 40
Dépenses du 5 au 18 février		147.599 50
Dépenses totales jusqu'au 18 février		829.622 90
En caisse au 18 février	877.189 40	
Dépenses	829.622 90	
Reste en caisse	47.506 50	

(1) « Le nombre des voitures appartenant aux compagnies ayant refusé « le 33 o/o est de 6.000. A une moyenne quotidienne de 24 francs versés à « leurs caisses par les chauffeurs, cela représente pour toute la durée de « la grève un manque à gagner de *quatorze millions*. Sur cette somme, « *deux millions* environ constituent la perte de bénéfices nets ; mais si les « douze autres millions ne restent pas dans les caisses patronales, ils ont « été pour la plus grosse part, perdus par les fournisseurs, industriels, « marchands d'accessoires, de pièces détachées, etc.

« Enfin il n'est pas jusqu'à l'Etat et la ville de Paris qui n'aient à subir « d'un si long conflit un grave préjudice. Sans compter la perte des droits « de stationnement et de taxe pour les voitures qui ont été provisoire- « ment dénumérotées, on peut chiffrer à dix mille francs au minimum la « perte quotidienne pour la douane et l'octroi provenant de la diminu- « tion de la consommation du carburant, soit *un million environ* » (*L' Journal*, n° du 3 mars 1912).

voitures que les compagnies purent faire circuler augmenta. Les nouveaux conducteurs devinrent plus nombreux; quelques grévistes reprirent le travail. Enfin, parmi les chauffeurs qui ne s'étaient pas mis en grève, quelques-uns s'abstinrent de verser la cotisation journalière de 5 francs.

Puis, le nombre des abstentionnistes s'élevant, la proposition espérée d'arbitrage par le gouvernement n'ayant pas eu lieu, le secrétaire du Syndicat des chauffeurs engagea ses camarades à reprendre le travail. Les chauffeurs grévistes et non grévistes avaient donné, pendant cent jours, un remarquable exemple de solidarité; la résistance, après une lutte aussi longue, commençant à faiblir, il valait mieux cesser la grève qu'épuiser les dernières ressources du syndicat sans chance de succès final.

Au mois de mars, les voitures de place automobiles circulaient à nouveau dans Paris : les compagnies, au prix de sacrifices très lourds, avaient pu maintenir leurs conditions : pourcentage de 27,50; fourniture du carburant par les chauffeurs.

A côté de ces conditions principales imposées aux chauffeurs, d'autres prescriptions sont édictées par les compagnies dans des « règlements » particuliers.

L'étude de ces règlements complètera nos développements sur l'exploitation des voitures de place et précisera les conditions d'existence et de travail des employés des compagnies.

LES RÈGLEMENTS INTÉRIEURS [1]

1° Cochers.

La réglementation intérieure des cochers est très simple. La compagnie exige d'eux un cautionnement de 50 francs. Ils sont en général habillés par la compagnie ; mais l'habillement reste la propriété de la compagnie.

Aucun chiffre de recette n'est imposé aux cochers, mais ils doivent néanmoins s'appliquer à rapporter un chiffre moyen de recette.

Les heures de travail ne sont pas fixées. Le matériel roulant est mis à la disposition des cochers à partir de six heures du matin. Ils doivent le rentrer au plus tard à deux heures du matin.

Telles sont les principales prescriptions imposées par les compagnies à leurs cochers. Au surplus, l'étude des règlements intérieurs concernant les chauffeurs nous permettra de préciser les points communs et d'exposer notamment les règles générales de la responsabilité des conducteurs.

---

(1) Chaque compagnie a son règlement particulier ; nous ne parlerons donc que des dispositions les plus générales qui se retrouvent dans les règlements de toutes les grandes compagnies.

2° Chauffeurs.

A. *Conditions d'admission. — Le cautionnement* (1).

Il n'y a, en principe, comme conditions d'entrée dans les compagnies, que l'obligation pour le futur chauffeur de verser un « cautionnement » de 2 à 300 francs, « en garantie de la bonne et fidèle exécution des conventions » qu'il a signées et dont il a déclaré avoir parfaite connaissance.

B. *Obligations du service.*

Les chauffeurs titulaires d'une voiture doivent se présenter d'assez bonne heure au garage pour procéder au nettoyage de leurs voitures et les faire sortir avant huit heures du matin en toute saison.

La rentrée doit en principe avoir lieu avant deux heures du matin, et, sauf le cas de panne ou d'avertissement spécial, les voitures ne restent jamais plus de vingt heures sans revenir au garage pour être visitées.

Les chauffeurs ont à remplir tous les jours une « feuille de journée » : ils y mentionnent toutes leurs remarques concernant le fonctionnement de

---

(1) Pour le cautionnement, v. ci-après Responsabilité des conducteurs, p. 208.

leur voiture, l'indication des pneumatiques changés, les accidents, contraventions et tous autres incidents.

Ils sont tenus de faire sortir leur voiture tous les jours, à moins d'avoir fait, la veille au plus tard, une demande de repos au chef du garage. Dans ce cas, la voiture est confiée à des chauffeurs spéciaux, appelés « chauffeurs de relai ».

En cas d'absence sans avertissement ou non autorisée, les chauffeurs titulaires doivent à la compagnie une somme égale à la moyenne des recettes des voitures en service pendant leur journée d'absence.

Après trois absences non autorisées en un mois, ils cessent d'être chauffeurs titulaires et sont mis « en relai ».

Les chauffeurs « de relai » sont dans une position bien moins avantageuse. Ils doivent répondre à un appel tous les matins à 8 heures et se tenir pendant toute la matinée à la disposition de la Compagnie, qui leur confie, dans la proportion et dans l'ordre où elle le juge utile, les voitures disponibles par suite de congé, repos, maladie ou absence des conducteurs titulaires. Ils ne sont donc pas certains d'avoir du travail. Cependant ils ont les mêmes obligations générales et de cautionnement que les chauffeurs titulaires. Ils sont, par contre, privés de voitures pendant trois jours s'ils manquent une fois à l'appel journalier et, en cas de récidive, définitivement rayés des cadres de la Compagnie.

C. *Responsabilités des conducteurs.*

Les cautionnements versés par les conducteurs ont pour but de garantir les compagnies partiellement ou totalement de tous les préjudices qui leur sont causés par ces conducteurs.

Le cautionnement garantit partiellement le vol (1) ou la détérioration de la voiture, de ses outils et accessoires, ou des effets d'habillement qui sont confiés aux chauffeurs.

De même il assure à la Compagnie le paiement des amendes infligées aux conducteurs en cas d'usure excessive de pneumatiques (2). Il permet à la Compagnie de recouvrer une indemnité égale à la

---

(1) Dans ce cas, les chauffeurs tombent sous le coup de l'article 408 du Code pénal, ainsi conçu : « Quiconque aura détourné ou dissipé, au préjudice des propriétaires, possesseurs ou détenteurs, des effets, deniers, marchandises, billets, quittances ou tous autres écrits..., qui ne lui auraient été remis qu'à titre de louage, de dépôt, de mandat, de nantissement, de prêt à usage, ou pour un travail salarié ou non salarié, à la charge de les rendre ou représenter, ou d'en faire un usage ou un emploi déterminé, sera puni des peines portées en l'article 406... », c'est-à-dire un emprisonnement de 2 mois à 2 ans, une amende minimum de 25 francs, la restitution ou des dommages et intérêts et, accessoirement, une interdiction de séjour de 5 à 10 ans.

(2) Par contre, ils touchent des *primes* lorsqu'ils arrivent à faire couvrir à leurs pneumatiques un nombre de kilomètres supérieur à une moyenne déterminée par les compagnies. L'une d'elles accordait, il y a quelques années, les primes suivantes : 20 o/o de l'économie réalisée. Il y a économie lorsqu'un bandage couvre un nombre de kilomètres supérieur à celui qui est admis comme moyenne par la compagnie. Ainsi pour 100 kilomètres effectués au-delà de la moyenne, les conducteurs touchaient une prime de 0 fr. 01 par chambre, 0.116 par enveloppe de 90 avant, 0.47 par antidérapant de 90, 0.23 par enveloppe de 90 arrière, 0.132 par enveloppe de 105 avant, 0.40 par antidérapant de 105, 0.236 par enveloppe de 105 arrière. Ces primes et ces chiffres suivent évidemment les cours des pneumatiques. Ils sont calculés par unités de 100 kilomètres.

moyenne des recettes de la journée pour le cas d'une voiture non sortie, faute d'avis du conducteur.

Le cautionnement garantit encore les frais de justice afférents aux contraventions et délits commis par les conducteurs à l'occasion de leur travail. Enfin, grâce au cautionnement, la Compagnie fera supporter au conducteur qui a causé un accident un partie des réparations.

Dans les cas d'accidents matériels, les réparations sont fixées en général au 1/10 jusqu'à 50 francs et au 1/20 au-delà de 50 francs, quel que soit le chiffre total. En fait, les compagnies ne subissent qu'un préjudice relatif par suite de leurs contrats avec les compagnies d'assurances sur les accidents (1), mais le versement exigé du chauffeur constitue une pénalité très utile qui ne peut qu'augmenter sa prudence.

Dans les cas d'accidents de personnes, à titre de participation dans les indemnités pouvant être dues par les compagnies, comme civilement responsables, les conducteurs sont astreints aux règles suivantes :

Pour le premier accident, ils devront verser une somme de 60 francs quelle que soit l'impor-

---

(1) Il faut toutefois signaler que la plupart des compagnies d'assurances n'acceptent pas, dans leurs polices, de verser les indemnités pour le quatrième accident causé, dans la même année, par un conducteur. Les compagnies de voitures, pour éviter cette clause restrictive, retirent définitivement leurs voitures aux conducteurs qui ont occasionné trois, ou même deux accidents dans la même année.

tance du dommage ; pour le deuxième accident, la somme à verser sera de 120 francs quelle que soit également l'importance du dommage. En cas de non versement immédiat, la Compagnie a le droit d'imputer ces sommes sur le cautionnement.

Remarquons toutefois que ces versements de 60 et de 120 francs peuvent être remboursés dans plusieurs cas :

1° Le versement de 60 francs après premier accident, si le conducteur n'en a pas causé d'autres dans les 365 jours consécutifs de présence à l'effectif suivant l'accident ;

2° Le versement de 120 francs, si dans les 365 jours consécutifs de présence à l'effectif qui suivent le second accident, le conducteur n'en a pas causé de nouveau ;

3° Enfin pour les accidents dont les conducteurs ne sont pas jugés responsables, les versements effectués sont rendus dès la signature d'un désistement, tant pénal que civil, accepté par la Compagnie, ou dès le prononcé du jugement définitif repoussant les prétentions de la victime.

Dans tous les cas d'accidents matériels ou de personne, le conducteur doit prendre immédiatement tous les renseignements utiles, de nature à faciliter l'enquête de la Compagnie et faire établir un rapport de police chaque fois qu'il lui sera possible. Les pénalités ci-dessus énumérées sont applicables aux conducteurs par les compagnies toutes les fois que ceux-ci n'auront pas fourni à

la Compagnie les éléments nécessaires à la preuve de la faute de la partie adverse (1).

La Compagnie prend ainsi les plus grandes précautions pour éviter ou atténuer les responsabilités qui lui incombent du fait de ses préposés, toutes les fois que cette responsabilité n'est pas complètement établie (2).

---

(1) Cette exigence des compagnies peut sembler excessive si on observe qu'en droit c'est à la victime à rapporter la preuve que l'accident est arrivé par le fait et la faute du loueur. Cette jurisprudence a été confirmée dernièrement par *arrêt de la Cour d'appel de Paris du 18 mai 1912*. Aff. Vergnaud contre Compagnie générale des voitures (Cf. journal *Le Droit, 7 juin 1912)*.

(2) Bien que nous ayons écarté l'étude du principe de la responsabilité (pour laquelle nous avons renvoyé le lecteur à la thèse de M. Albert Zens : *De la responsabilité du voiturier à raison des accidents de personnes*, Paris, 1896, et aux ouvrages généraux. Cf. p. 2, note 1), il nous semble utile, après avoir montré les rapports qui existent entre les conducteurs et les compagnies dans les cas d'accidents et dans le cas de dettes du cocher envers la compagnie (dégradation du matériel, perte d'outillage, retards, usure des pneus, etc.) d'étudier succinctement les règles qui régissent ces rapports dans les cas de dettes du cocher envers les tiers. En d'autres termes, la loi du 12 janvier 1895 est-elle applicable aux conducteurs des voitures de place? Un tiers peut-il faire opérer entre les mains de la compagnie la saisie-arrêt des salaires du conducteur qui est son débiteur?

Lorsque le cas se présenta, en 1907, pour la Compagnie générale des Voitures à Paris, celle-ci soutint la théorie suivante : Les cochers de voitures à taximètre sont des associés participant à l'exploitation de l'industrie et non pas des préposés ou salariés ; la compagnie apporte la voiture, le cocher apporte son travail et son habileté. On partage les bénéfices : tant pour cent à la compagnie et tant pour cent au conducteur. Celui-ci n'est donc ni un ouvrier, ni un employé ; il ne reçoit ni un salaire, ni un traitement. La loi du 12 janvier 1895 sur la saisie-arrêt des salaires ne lui est par suite pas applicable.

La compagnie prétendait en outre que la saisie-arrêt pratiquée était inopérante comme frappant d'indisponibilité des sommes qui n'avaient jamais été en sa possession à elle, compagnie, parce qu'elles constituaient la propriété personnelle du cocher, qui en était toujours resté nanti.

Quelle est la valeur de cette double argumentation?

Tout d'abord le contrat intervenu entre la compagnie et le cocher ne semble pas être une association en participation. Le contrat d'association en participation implique en effet que les associés répartissent entre eux les pertes ou les bénéfices. Ici, rien de semblable. La compagnie perçoit la recette *brute* et donne au cocher le tant pour cent qui lui revient sur cette recette brute, quels que soient les frais généraux de la compagnie

Dans tous les autres cas, la libre disposition du cautionnement, obligatoirement versé par les conducteurs, reporté au chiffre initial chaque fois que des imputations en ont réduit le mantant,

---

ou les dépenses de la voiture. Le cocher ne s'occupe pas si la voiture est en perte ou en bénéfice. Il n'y a donc pas là association.

« Du moment que la part de l'un des collaborateurs est fixe, qu'il est as-« suré contre les chances de perte et privé des chances de gain, celui-là « n'est pas un associé, c'est *un salarié*. Il a fait non un contrat de société, « *mais un contrat de louage de travail* » (M. Planiol. *Traité élémentaire de Droit civil*, 4e édition. t. II, n° 1827, p. 587). C'est une première raison de décider que la loi de 1895 s'appliquera.

D'autre part, le cocher est obligé de porter une livrée, d'obéir à des règles étroites de subordination; en un mot il est sous la dépendance d'un maître, et c'est là la seconde raison d'application de la loi du 12 janvier 1895.

Mais la compagnie opposait une seconde argumentation : la saisie-arrêt était inopérante, la Compagnie n'étant à aucun moment débitrice du cocher : en effet, celui-ci prélève chaque jour sur sa recette la somme représentant son salaire; les sommes saisies-arrêtées ne sont donc jamais en la possession de la compagnie. Par conséquent la loi du 12 janvier 1895 est matériellement inapplicable. Cette argumentation ne repose que sur des apparences et ne résiste pas à une analyse détaillée de la situation. Il est exact que, si le cocher encaisse toute la recette, il ne verse à la compagnie, lorsqu'il rentre au dépôt, qu'une partie de cette recette en gardant son salaire. Mais en réalité, le cocher est débiteur de toute la recette; il devrait verser intégralement celle-ci à la compagnie, qui deviendrait alors débitrice du cocher et lui verserait son salaire. Dans la pratique, comme les deux dettes sont certaines, liquides, exigibles, la compensation s'opère de plein droit, et, s'il n'y a plus ainsi qu'une seule opération matérielle et qu'une seule passation d'écritures, c'est par suite de cette compensation (C. C. art. 1291).

L'analyse nous ayant montré que la compagnie était créancière à un moment donné de toute la recette et par la suite débitrice d'une certaine partie de cette recette constituant le salaire du cocher, nous pourrons rejeter plus facilement l'opposition de la compagnie à l'application de la loi de 1895 tirée de ce fait que, *ne détenant pas le salaire*, elle ne peut le conserver ni totalement ni partiellement pour le saisissant; en effet, admettre que la compagnie créancière du cocher ne pourra exiger de lui le versement intégral de la recette, serait admettre que la compagnie n'a aucune autorité sur son cocher. Or, en fait, il n'en est pas ainsi; il est certain que la compagnie, si elle l'exige, obtiendra le versement de toute la recette et pourra par conséquent saisir-arrêter le 1/10 saisissable du pourcentage constituant le salaire du cocher.

La loi du 12 janvier 1895 est donc applicable dans les rapports entre le loueur de voitures et ses cochers (Cf. arrêt de la Cour de cassation du 22 février 1909. — Dalloz, 1911. 1. 297 et note Ch. Cézar-Bru sous l'arrêt précité.

assure à la Compagnie un moyen efficace de punir le conducteur fautif et lui permet de réparer une partie du préjudice dont elle a à répondre.

D. *La détermination des recettes.*

La détermination des recettes qui comporte en même temps la fixation du salaire (1), s'effectue par un contrôle journalier des totalisateurs des compteurs. Les conducteurs signent deux fois par jour une feuille de voiture, qui fait foi dans tous les cas, soit pour la constatation des recettes, soit pour les indemnités, amendes, remboursements ou primes qui pourraient être dues à l'une ou l'autre des parties, compagnies ou chauffeurs.

Les compagnies, grâce à ces feuilles de voitures, reconstituent facilement le travail effectué par le cocher, apprennent rapidement à connaître les habitudes et la valeur professionnelle de leurs conducteurs, peuvent établir les moyennes journalières, mensuelles ou annuelles, de même que toutes statistiques utiles au bon fonctionnement de l'exploitation (2).

---

(1) Cf. *supra*, développements sur les barèmes de répartition et les compteurs.

(2) Nous croyons utile de reproduire à la page suivante une de ces feuilles de voitures pour permettre au lecteur d'apprécier plus nettement la simplicité de ce contrôle et les garanties qu'il présente.

FEUILLE DE VOITURE

Voiture N°.....

Journée du..... *191*.....

Je soussigné.....:...., déclare avoir pris la voiture portant le N° ci-dessus, en parfait état de fonctionnement mécanique.

Je déclare avoir pris cette voiture munie de ses trois lanternes réglementaires numérotées, dont une éclairant le compteur, et en bon état de fonctionnement, de son outillage au complet, de son tarif, de ses plaques de police intérieures, extérieures et estampilles, et de *tous les papiers réglementaires*.

Je déclare aussi avoir pris connaissance du règlement de la Société, et prendre notamment à ma charge toute contravention pour infractions aux ordonnances de police.

SIGNATURE : (SORTIE).

Heure de sortie.....

NOTA. — La Société invite le Conducteur à ne jamais signer la présente déclaration qu'après s'être assuré de son exactitude. Le Conducteur devra refuser de sortir avec sa voiture si la déclaration ci-dessus imprimée n'est pas rigoureusement conforme à la réalité.

CHIFFRES	Pièces de 0 fr. 10	Prises en charge	KILOMÈTRES		Suppléments	Pannes
			Loués	Totaux		
DU JOUR (*a*).....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
DE LA VEILLE (*b*)....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
DIFFÉRENCE	.....	....	.....	.....	.....	.....

..... Prise en charge à 0 fr. 75..... ... ..

..... Pièces de 0 fr. 10 (*c*)..... ... ..

..... Suppléments à 0 fr. 25 ....

TOTAL..... ... ..

Part du conducteur ....

Part de la Société ....

Imputation { Divers (*d*)..... ... .. / Habillement (*e*)... ... .. / Cautionnement(*f*) ... ..

HEURE DE RENTRÉE.....

Le Conducteur soussigné déclare, qu'à sa connaissance, il n'a causé ni subi aucun accident et n'a encouru aucune contravention dans la journée. Il certifie exacts les chiffres ci-dessus.

Le..... 191... SIGNATURE : (RENTRÉE)

a) On inscrit sur cette ligne les chiffres des totalisateurs du compteur lorsque la voiture rentre au dépôt.

(*b*) On porte sur cette ligne les chiffres des totalisateurs à la sortie de la voiture.

(*c*) Le compteur progresse par fractions de 0 fr. 10 qui correspondent à des distances fixes pour chacun des tarifs employés. On indique sur cette feuille le nombre de pièces de 0 fr. 10 qui ont été payées par les voyageurs.

(*d*) Indemnités, amendes, remboursements.

(*e*) Détérioration des effets d'habillement fournis par la compagnie.

(*f*) Prélèvement destiné à compléter le cautionnement.

CHAPITRE III

LES BILANS

Aprés avoir passé rapidement en revue les principaux événements qui ont facilité ou entravé l'exploitation des compagnies de voitures (1) de 1898 à 1908, nous essaierons de dégager, par des tableaux successifs, les résultats de l'exploitation de la plus importante de ces compagnies pendant les trois dernières années 1908 à 1911.

La plus ancienne des compagnie est la Compagnie Ducoux, transformée aujourd'hui en « Compagnie Générale des Voitures à Paris ». On se souvient (2) qu'elle obtint au milieu du XIX^e^ siècle le monopole absolu de l'exploitation des voitures de place, et que ce monopole fut supprimé en 1866.

---

(1) Les développements, chiffres, tableaux qui suivent, sont plus spécialement empruntés à l'exploitation de la Compagnie Générale des Voitures à Paris, aux documents de la Préfecture de police, de l'Hôtel-de-Ville et à l'ouvrage statisque déjà cité de A. Martin.

(2) Cf. ci-dessus, 1^re^ partie, ch. I, p. 107 et suivantes.

Depuis, cette Compagnie s'est transformée en société anonyme (1), et a modifié ses statuts en 1894 (2). Son capital social est fixé à 20.175.520 francs, représenté par 85.000 parts divisées en 58.003 actions de capital, d'une valeur nominale de 340 francs, remboursables à 500 francs et de 26.997 actions de jouissance.

Les actions de capital doivent être amorties avant l'expiration de la société, fixée au 31 décembre 1963.

L'EXPLOITATION ET SES RÉSULTATS DEPUIS 1872

De 1872 à 1893, la moyenne des bénéfices de l'exploitation a toujours dépassé 3 millions. En 1893, ces bénéfices sont brusquement tombés à 1.400.000 francs. A cette date, les taxes et impositions supportées par la Compagnie s'élevaient à plus de 3 millions.

Fallait-il craindre une crise dans l'industrie des voitures de place ? Le conseil d'administration de la Compagnie Générale ne l'a pas pensé. Il appuyait son opinion sur les faits saivants :

En 1865, lorsque les moyens de transport en commun étaient peu développés, la Compagnie avait fait sortir chaque jour 3.000 voitures qui

---

(1) Application de la loi du 24 juillet 1867 (art. 46, § 2).

(2) Délibération des actionnaires en assemblée générale du 23 février 1894.

effectuaient environ 24.000 chargements (1). En 1894, au contraire, il y a quotidiennement 9.000 voitures de place à Paris qui font plus de 90.000 chargements.

En 30 ans, le mouvement des voitures de place a triplé (2), malgré le développement des moyens de transport en commun. Cette concurrence devient plus vive de jour en jour; il faut lutter contre elle par tous les moyens, c'est-à-dire augmenter principalement la vitesse et le confortable et diminuer autant que possible le prix de la course. La Compagnie commence à améliorer sa cavalerie; elle achète et remplace annuellement un grand nombre de chevaux. Dès 1894, sa remonte atteint 2.800 chevaux.

Au point de vue des dépenses d'exploitation, l'année 1894 est marquée par une grande économie provenant du remplacement de la paille comme litière par de la tourbe (3).

En 1896, on cherche à diminuer le prix de la course ; on essaie d'établir, à défaut de la solution attendue des compteurs, la « petite course » au

---

(1) « Chargement » est le mot technique employé pour compter le nombre de courses. Aujourd'hui, avec les compteurs, on a remplacé le terme de « chargement » par l'expression similaire : « prise en charge ». (V. 1re partie, ch. I).

(2) Il faut évidemment tenir compte de l'augmentation de la population parisienne qui passe de 1.825.274 en 1866, à 1.851.792 en 1872, à 1.988.806 en 1876, 2.269.223 en 1881, 2.344.550 en 1886, et 2.424 705 en 1891, pour atteindre environ 2.700.000 en 1910.

(3) L'écart entre le prix de ces deux denrées était de 4 fr. 07 par quintal en 1893.

prix de 0 fr. 50 à 1 franc ; cet essaie échoue (1).

Pour arriver au même résultat, on demande à l'Administration d'établir « des tarifs au quart d'heure ». L'Administration refusa, donnant comme motif que l'établissement d'un tarif au quart d'heure compromettrait le sort de l'hypothétique compteur !

Néanmoins, le bénéfice de l'exercice est en progression : il atteint 1.849.729 francs.

Deux années passent sans innovations intéressantes. Nous sommes en 1898 : les charges de l'exploitation se sont accrues de 200.000 francs d'impôts, taxes et contributions nouvelles ; le développement des moyens de transport en commun rend la concurrence encore plus difficile ; le personnel demande des améliorations de salaire et s'élève contre la moyenne excessive (2).

La Compagnie cherche à résoudre le problème par l'adoption de la traction électrique qui lui laissera, après deux années de difficultés, un déficit considérable (3),

En 1899, la Compagnie gagne deux procès très

---

(1) Cet essai a échoué parce qu'avec la petite course de 0 fr. 50 ou 1 franc les cochers voulaient maintenir leur pourboire habituel de 0 fr. 25. Le public résista et la « petite course » fut abandonnée.

(2) Les cochers reprochaient bien inconsidérément à la Compagnie son élévation exagérée de la moyenne. Les comptes définitifs de l'exercice donnent, en effet, les résultats suivants :

Par jour et par voiture ..	Moyenne des recettes.....	14 fr. 98
	Moyenne des dépenses.....	14 fr. 50

Le bénéfice très minime de la Compagnie a donc été seulement de 0 fr. 48 par jour et par voiture.

Il était difficile de fixer une « moyenne » moins élevée.

(3) Cf. p. 158, note 4.

importants : l'un relatif aux compteurs, l'autre aux taxes de stationnement (1).

En 1900, c'est l'échec définitif de la traction électrique : la situation de l'industrie semble des plus compromises. On songe à la liquidation de la Société ; les dividendes vont en s'abaissant constamment. Pendant 21 ans, ils ont été de 34 fr. 40 en moyenne, puis pendant 4 ans de 26 fr. 97 ; enfin, les trois dernières années, soit en 1898, 1899 et 1900 (année d'exposition), ils n'atteignent plus que 15 francs, 5 francs et 16 francs. La situation est telle que ce dernier dividende n'est pas distribué (2).

Quelles sont les causes de cette diminution ? La multiplication des transports en commun a certainement une influence sur l'exploitation des voitures de place, mais une importance relative qui ne met pas cette industrie en péril (3).

Le motif principal de la diminution des bénéfices est l'accroissement des impôts ; on pourrait presque dire : l'écrasement de cette industrie par les impôts.

---

(1) Nous avons indiqué ci-dessus, page 186, que le Conseil d'Etat avait annulé les arrêtés du préfet de la Seine fixant un type de compteur obligatoire. (Arrêt du Cons. Et., 9 août 1893).

(2) *Le compte d'exploitation* se solde par un déficit.

Les recettes normales du trafic sont de...	14.366.644 fr. 57
Les recettes extraordinaires sont de.....	185.714 fr. 90
Total.....	14.552.359 fr. 47

Les dépenses totales atteignent 16.505.928 fr. 65, soit une perte pour la Compagnie de 1.953.569 fr. 18.

(3) Nous avons déjà expliqué les raisons de cette affirmation. Cf. page 12, note 1.

Comparons à ce point de vue deux années éloignées, 1889 et 1900 : nous constaterons une augmentation extraordinaire des impôts.

ANNÉES	PAR JOURNÉE DE VOITURE		PAR ACTION	
	Les impôts représentent	Le dividende représente	Les impôts représentent	Le dividende représente
1889	1.99	4.02	34 19	50 »
1900	3.15	0.95	55.20	16 »

Ainsi, en 1900, pour un bénéfice de 4 fr. 10 par journée de voiture, l'impôt s'élève à 3 fr. 15 par jour et par voiture !

A ces causes financières de moins-values s'ajoutaient encore les grèves fréquentes occasionnées par l'impossible fixation de moyennes équitables. La Compagnie décide de chercher un remède à la crise en diminuant les sommes consacrées à l'amortissement.

L'industrie périclitait, lorsqu'une période plus heureuse commença en 1903. Les recettes augmentèrent dans d'importantes proportions ; en même temps les dépenses diminuèrent : on put couvrir partiellement les pertes de l'exercice précédent (1).

L'augmentation des recettes tenait à deux cau-

(1) Alors que l'exercice précédent se soldait par un déficit de 1.953.569 f. 18, celui-ci clôture avec un bénéfice de 414.509 fr. 07, soit une différence de 2.368.078 fr. 25 entre eux.

ses : augmentation des journées de voitures, 119.573 journées ; élévation de la moyenne à 15 fr. 41 par jour et par voiture (1). Les dépenses générales avaient un peu diminué malgré l'élévation continue des impôts et des taxes. En considérant deux périodes de 5 années, 1875 à 1879 et 1898 à 1902, la moyenne de ces impôts et taxes pour la première période est de 2.279.073 francs et celle de la seconde période de 3.288.254 francs, soit une augmentation de 44.28 % !

Ainsi, malgré l'élévation des recettes et la diminution générale des dépenses, la crise n'est pas complètement terminée. La Compagnie multiplie ses efforts.

En 1903 elle essaie industriellement un type de compteur déjà employé avec succès dans une quarantaine de villes, en Allemagne, en Suisse, en Belique et en Hollande (2) ; elle renouvelle sa cavalerie, commence à garnir avec des bandages caoutchoutés les roues de ses voitures. L'amélioration des recettes continue : le déficit de l'année 1901 est entièrement comblé.

L'exercice 1904 consacre le succès des compteurs ou « taximètres » ; les voitures qui en sont

---

(1) La Compagnie accordait une prime de 100 francs aux cochers qui louaient des voitures à la Compagnie plus de 330 jours par an. Cette prime ayant été portée à 200 francs, plus de la moitié des cochers (1.533 au lieu de 962 l'année précédente), ont loué leurs voitures 330 jours durant l'année afin d'avoir droit à cette prime. La moyenne journalière de 15 fr. 41 est supérieure de 0 fr. 26 à celle de l'année précédente.

(2) Au nombre de 20.000 appareils environ.

munies chargent deux fois plus de voyageurs (1) et leur recette, au plus mauvais moment de l'année, est sensiblement supérieure à la recette moyenne des autres voitures.

En 1905, au contraire, les bénéfices retombent à 696.000 francs, bien que les recettes se soient encore élevées (2). La différence provient de l'augmentation des dépenses dont il nous suffira de donner les principales causes : renouvellement des pneumatiques des voitures (3) ; location de 1.800 nouveaux taximètres ; augmentation de la ration des chevaux (4) ; améliorations ouvrières.

L'année 1906 marque l'évolution nécessaire de la Compagnie Générale vers la traction mécanique. La création d'un service d'automobiles de place est décidée ponr lutter contre la nouvelle concurrence, celle du transport individuel par voiture automobile.

En juillet 1907, la Compagnie Générale fait sortir sa première voiture automobile (5). Nous connaîtrons les résultats de l'exploitation automo-

---

(1) En moyenne, 16 prises en charge au lieu de 8 pour les autres voitures.

(2) Recettes : 17.400.000 francs.

(3) La Compagnie Générale ne s'est résolue à munir les roues de ses voitures de bandages pneumatiques qu'après toutes les autres Compagnies. Ces dernières avaient commencé dès 1899 ; la Compagnie Générale ne fit cette acquisition qu'en 1903. Les enveloppes ayant une durée moyenne de 10 à 14 mois et les chambres à air de 18 à 24 mois, l'exercice 1905 dut supporter presque tout le renouvellement.

(4) L'emploi des taximètres a eu pour conséquence d'augmenter, sinon le total quotidien des kilomètres effectués par les chevaux, le nombre des kilomètres « utiles » (50 au lieu de 40) pendant lesquels l'effort demandé est plus considérable.

(5) Voiture construite par la maison Bayard-Clément.

bile par les bilans généraux des trois dernières années : 1909, 1910 et 1911 que nous présentons en détail et comparativement.

Bilans d'exploitation en 1909-1910-1911 (1).

Les bilans des années 1909, 1910 et 1911 qui correspondent aux exploitations de 1908, 1909 et 1910, n'ont pas été choisis uniquement parce qu'ils sont les plus récents, mais aussi et surtout parce qu'ils nous font assister à l'évolution, à la transformation de la traction hippomobile en traction mécanique destinée, croyons-nous, à triompher définitivement dans un avenir très rapproché.

Nous ne reprendrons pas dans chacun des tableaux qui suivent, l'actif et le passif de la Société ; nous l'exposerons une fois seulement pour fixer l'importance de la Compagnie.

D'autre part, nous résumerons, après les chiffres détaillés des bilans d'exploitation, les résultats généraux de l'entreprise pendant les dernières années.

---

(1) Quoique l'étude financière des taxes et impôts sur les voitures de place ait été écartée de notre travail, il nous a semblé nécessaire de faire figurer dans les bilans ci-dessous l'état de ces taxes et impôts, pour donner au lecteur une impression d'ensemble précise et complète.

Bilan de la Compagnie Générale des Voitures.

ACTIF EN 1911

Indemnité municipale (1), 2 annuités		720.000 »
Immeubles et constructions		30.517.247 64
Terrains à aliéner		888.602 84
Nues propriétés de rentes. Valeurs du portefeuille. Caisse et banque		12.650.987 20
Débiteurs. Comptes à amortir. Avances sur loyers		5.404.387 28
Mobilier de bureaux		1 »
Outillage		1.105.140 09
Appprovisionnement généraux		2.241.669 89
Matériel d'exploitation hippomobile :		
Service de la Place	11.157.273 99	
Service de Grande Remise.	737.041 25	11.918.955 99
Services spéciaux	24.640 75	
Matériel, outillage, rechange et approvisionnements de l'exploitation automobile		6.531.105 43
Total		71.978.097 36

PASSIF EN 1911

Actions : 85.000 actions :			
56.452 actions à 340 francs restant en circulation	19.193.680 »		20.175.520 »
28.548 actions de jouissance correspondant aux actions amorties	981.840 »		
Obligations (2) : 48.325 obligations 3 1/2 0/0 1898 :			
46.735 restant à amortir	23.365 500 »		
1.590 : 1.250 amorties de 1906 à 1909. 625.000 » ; 340 amorties en 1910 170.000 »	795.000 »	24.162.500 »	
24.286 obligations 4 0/0 1908 :			36.262.552 70
23.896 restant à amortir	11.948.000 »		
390 : 255 amorties en 1908 et 1909. 99.433 30 ; 135 amorties en 1910 52.619 40	152.052 70	12 100.052 70	

(1) Le lecteur se rappelle la sentence arbitrale qui fut rendue au moment de la suppression du monopole, fixant à 47 annuités de 360.000 francs l'indemnité due par la ville de Paris à la Compagnie. Il ne reste plus, en 1911, que 2 annuités à recevoir par la Compagnie.

(2) Nous avons parlé de l'émission de la première série de ces obliga-

Réserve statutaire (1)	2.017.552 »
Divers créditeurs	6.675.995 56
Réserve immobilière	1.996.271 34
Réserves pour accidents, créances douteuses et amortissements généraux	3.367.428 51
Total	70.495.320 11
Solde créditeur	1.482.777 25
Total égal (2)	71.978.097 36

Dépenses d'exploitation.

	En 1908	1909	1910
Frais généraux.	2.084.917 19	2.546.593 76	2.692 488 21
Personnel	2.351.231 02	2.787.366 61	2.957.584 55
Taxes et impôts	1.502.576 27	1.619.208 78	1.660.781 17
Cavalerie	7.691.582 53	7.473.878 51	7.371.361 76
Entretien et renouvellement du matériel	4.434.409 18	6.010.242 05	7.216.321 07
Entretien des bâtiments.	121.369 33	107.459 74	98.298 04
Total	18.186.085 52	20.544.749 45	21.996.834 80

L'examen des différents articles et des totaux généraux des dépenses nous conduit aux constatations suivantes. Les frais sont en augmentation, et cette augmentation, si elle est due en partie au développement de l'exploitation, a néanmoins deux causes principales :

I. L'élévation continuelle des impôts.

II. La nécessité d'entretenir et de renouveler le matériel automobile.

---

tions au moment de la tentative de création d'un service de voitures électriques. La seconde série a été émise lorsque la Compagnie a décidé l'exploitation de voitures de place à moteurs à pétrole.

(1) Toujours égale au 1/10e du capital social.

(2) N'entrent pas dans cet exposé les comptes d'ordre qui s'élèvent à 5.710.648 fr. 72 et qui figurent pour une somme égale à l'actif et au passif. Ils concernent les différents marchés passés et non encore exécutés à la date du bilan.

1° On se rendra plus exactement compte de l'accroissement du chiffre des impôts par le tableau suivant (1) :

Taxes et Impôts.

		1909	1910
		—	—
Foncier		70.263 73	68.204 01
Mainmorte		36.487 »	34.847 35
Patente		92 612 12	89.300 01
Balayage		7.828 11	7.858 72
Tout à l'égout. Eaux-Vannes.		5.180 33	4.958 80
Chambre de commerce		4.292 85	3.630 74
Taxes en remplacement d'octroi		53.258 37	52.303 04
Contributions indirectes		204.706 23	212.884 03
Laissez-passer, Permis de circ.		1.732 »	2 117 85
Droits de stationnement		1.252.246 45	1.289.616 45
Douanes.	Chevaux	254.400 »	255.900 »
	Fourrages	186.092 70	128.467 77
Octroi...	Fourrages	289.116 55	250.126 03
	Marchandises	66.987 48	72.915 56
	Essences	191.010 84	278.067 69
Taxes des actions et obligations.		158 248 52	165.389 43
Droits de conversion des titres.		1.849 41	2.041 25
Abonnement au timbre		46.838 12	46.608 88
	Total	2.923.150 81	2.965.237 61
Dont....	à l'Etat	1.058.143 78	1.010.025 50
	à la Ville de Paris.	1.865 007 03	1 955.212 11

2° Quant à la nécessité de renouveler le matériel automobile et d'en prévoir l'amortissement, elle s'impose, tous les ans, plus impérieuse, plus lourde, à mesure que le nombre des voitures automobiles mises en circulation s'accroît.

---

(1) Il n'est pas sans intérêt de remarquer qu'en 1911 le chiffre des droits de stationnement s'élève au total énorme de 1.289.616 fr. 45. Nous verrons que le Conseil d'administration de la Compagnie n'a pu distribuer aux actionnaires que 620.000 francs de bénéfices, c'est-à-dire moins de la moitié d'un seul article des taxes et impôts.

La réduction du matériel hippomobile et de la remonte de la cavalerie ne compensent pas ces charges nouvelles (1) d'entretien et d'amortissement, surtout si on fait entrer en ligne de compte (ce qui est indispensable), le chapitre des acquisitions automobiles : en deux années, la diminution des deux chapitres, matériel d'exploitation et cavalerie, est de 764.437 fr. 91, tandis que l'augmentation des chapitres entretien et amortissement, acquisitions automobiles est de 6 millions 675.514 fr. 16.

La situation n'aurait cependant rien d'extraordinaire si les recettes et les bénéfices étaient en rapport avec cette augmentation de dépenses. Mais si, dans les deux dernières années, les recettes générales d'exploitation se sont bien accrues de 1.318.622 fr. 51, les dépenses d'exploitation, pour les causes énumérées, ont augmenté de 1 million 452.085 fr. 35. Les résultats sont donc jusqu'ici défectueux.

Les bénéfices nets de 1.198.910 fr. 34 en 1908 passent à 1.297.843 fr. 49 en 1909, mais retombent à 1.170.094 fr. 65 en 1910 ; aussi, bien que

---

(1)	En 1908	En 1909	En 1910
	—	—	—
Matériel d'exploitation.....	12.363.173 13	12.281.786 87	11.918.955 99
Cavalerie.....	7.691.582 53	7.473.878 51	7.371.361 76
Totaux.....	20.054.755 66	19.755.665 38	19.290.317 75
Entretien et renouvellement du matériel.....	4.434.409 18	6.010.242 05	7.216.321 07
Automobilisme.....	2.637.503 16	3.112.531 08	6.531.105 43
Totaux.....	7.071.912 34	9.122.773 13	13.747.426 50

les dividendes distribués aux actionnaires soient maintenus à 54 °/₀ des bénéfices nets, chaque action ne rapporte plus que 11 francs et n'est guère cotée en Bourse au delà de 210 francs (1).

Bien souvent les actionnaires, devant cette situation, se sont demandés s'il n'y aurait pas lieu d'envisager la liquidation de la Société (2).

Sans vouloir entrer dans des appréciations, qui

---

(1) Au contraire, il y a quelques années, on avait pu distribuer des dividendes de 28, 30 et 35 francs, l'action valant 6, 7 et 800 francs.

(2) L'assemblée générale ordinaire de la Compagnie Générale, réunie il y a quelques semaines pour entendre le rapport du Conseil d'administration sur l'exercice 1911, a fixé le dividende à 10 francs par action de capital.

Des explications données, il résulte que :

Les recettes ont augmenté de 1.733.480 fr. 48, atteignant le chiffre de 25.929.305 fr. 60. Mais cette augmentation est due au plus grand nombre de voitures automobiles en service.

Les dépenses, au contraire (et bien que le total des taxes et impôts égal à 1.821.143 fr. 93 soit supérieur au précédent de 160.362 fr. 76), n'ont subi qu'une augmentation de 1.419.978 fr. 88, s'élevant au total à la somme de 24.992.853 fr. 82.

Les bénéfices d'exploitation ont donc été de 1.036.451 fr. 78 et les bénéfices totaux de 1.658.517 fr. 16.

Malgré cette augmentation des bénéfices, l'Assemblée générale des actionnaires a cru devoir encore diminuer le dividende annuel en tenant compte des différents éléments suivants :

1) Concurrence croissante des moyens de transport en commun (extension des lignes du Métro et du Nord-Sud, création de lignes nouvelles d'autobus) ;

2) Constitution d'un fonds très important destiné à l'amortissement du matériel ;

3) Nécessité de création d'un capital spécial permettant à la Compagnie de résister à une nouvelle grève ;

4) Augmentation du nombre des voitures devant permettre une augmentation totale des recettes (malgré la diminution unitaire probable) basée sur l'augmentation de la population et l'accroissement du nombre des déplacements par habitant.

(Voy. le compte rendu de cette Assemblée dans *La Vie Financière*, numéro du 27 avril 1912).

Ce quatrième élément va à l'encontre des demandes des chauffeurs qui avaient réclamé, lors de la dernière grève, la diminution ou, au moins, la limitation du nombre des voitures. Il n'est pas sans intérêt de rappeler qu'à ce moment le syndicat des cochers et chauffeurs s'est livré à une en-

dépassent notre compétence, sur l'avenir des Compagnies de voitures de place, il nous sera permis néanmoins de réunir quelques observations basées sur l'examen général de la question des transports.

Deux idées dominent dans cette étude : la première, déjà exposée, est que la population tend de plus en plus à se déplacer et à utiliser les moyens de transport qui lui sont offerts. Il n'y a donc pas lieu de craindre la diminution du nombre des personnes transportées ; mais cette observation, exacte si on considère l'ensemble des voyageurs, se trouve contredite en partie, si on examine tel ou tel moyen particulier de transport, et notamment le transport individuel au moyen des voitures de place.

La seconde constatation est le développement progressif et très rapide de la traction mécanique dans tous les genres de transport (1).

D'autres causes influent encore sur l'avenir des

---

quête sur ce point auprès des organisations étrangères. Des renseignements recueillis, il résulte que :

A Milan, le nombre des automobiles de place n'est pas fixé, mais les prix sont sensiblement plus élevés qu'à Paris.

A Vienne, le nombre des taxi-autos est limité à 1.000, soit un pour 1.500 habitants.

A Berlin, le maximum prévu par le règlement pour les voitures à moteur est maintenant atteint. Il est de 2.500, soit un auto-taxi pour 900 habitants.

A Londres, le nombre des permis de conduire est strictement limité à 8.316, soit un pour 480 habitants.

A Paris, le nombre des taxi-autos est de 8.500, soit un pour 350 habitants, un quart de plus qu'à Londres, deux fois et demie plus qu'à Berlin et cinq fois plus qu'à Vienne.

(1) En ce qui concerne plus particulièrement les voitures de place :

voitures de place : les transports en commun ont abaissé leurs tarifs, augmenté le confortable et la vitesse de leurs véhicules.

Il en est résulté qu'une partie de la clientèle des voitures de place a, pour ces deux derniers motifs, confortable et vitesse (1), pris l'habitude d'utiliser les moyens de transport en commun.

Pour les voitures de place, la concurrence la plus sensible est celle qui est faite par les omnibus automobiles ou « autobus ». Ces véhicules ne présentent pas, en effet, les mêmes inconvénients que le Métropolitain (2) ; de plus ils offrent au public à peu près les mêmes avantages que les voitures de place.

Un problème reste cependant irrésolu, et de sa solution peut dépendre l'avenir de l'industrie de la voiture de place : *celui de la durée du matériel.* Si, en effet, le coefficient d'amortissement doit s'élever d'année en année, les tarifs des Compagnies d'autobus devront être relevés dans de sensibles proportions qui pourront mettre en danger l'exploitation (3).

	Voitures de place hippomobiles.	Voitures automobiles —
En 1905, à Paris.....	11.000	0
1er avril 1910, à Paris.....	7.700	4.500
1er avril 1911, à Paris.....	6.700	6.400

(1) Nous verrons, dans notre chapitre suivant sur la réglementation, que les omnibus, tramways, etc., ont un droit de priorité de passage sur la voie publique. Ce droit leur permet d'augmenter leur vitesse moyenne et diminue d'autant celle des autres véhicules. Cf. 3e partie, chapitre II.

(2) Cf. p. 10, 11 et 12.

(3) Voy. *Revue Economique Internationale,* n° de janvier 1908. *Chronique des Transports,* par M. Daniel Bellet, p. 207 et suivantes.

Il est vrai que ce problème se pose également pour les Compagnies de voitures, mais avec une moindre importance, par suite des efforts moins considérables demandés au matériel.

Quelles que soient les conclusions que l'avenir réservera à cette question, il paraît nécessaire, à l'heure actuelle, que les Compagnies de voitures étudient avec soin la question du relèvement des tarifs, ses avantages et ses inconvénients.

Tout au contraire, sur la question des taxes et impôts, il ne saurait y avoir de difficultés d'appréciation. Les charges supportées par l'industrie des voitures sont excessives. Le Conseil municipal et l'Etat, souvent sollicités, ont toujours répondu négativement à toutes les demandes de dégrèvement et de diminution. Et même, chaque fois que, grâce aux recherches des laboratoires, les Compagnies réussissent à faire entrer dans l'alimentation des chevaux ou dans le combustible des moteurs des éléments nouveaux, le Conseil municipal établit immédiatement des taxes spéciales sur ces éléments *(Supra, p. 197)*.

A défaut de la prise en considération de l'intérêt des Compagnies et de leurs actionnaires, celui de la nombreuse population qui vit à Paris de l'industrie de la voiture de place déterminera-t-il les pouvoirs publics à encourager cette industrie ?

TROISIÈME PARTIE

Le Régime administratif des Voitures de place.

CHAPITRE PREMIER

LES AUTORITÉS COMPÉTENTES

§ 1. Les Conseils municipaux et les Préfets de police et de la Seine.

La Circulation des voitures de place est soumise à un ensemble de Règlements administratifs.

Qu'est-ce qu'un Règlement administratif? Par qui sont élaborés ces Règlements ? Qui est chargé d'en assurer l'exécution ?

« Un Règlement administratif est une règle obligatoire imposée par une autorité publique autre que le Parlement » (1).

Dans le Droit Français actuel, le pouvoir réglementaire appartient à l'Etat qui l'exerce par le Président de la République. Toutefois l'Etat peut, en vertu de sa toute puissance, accorder, délé-

(1) F. Moreau. *Le Règlement administratif.* Paris, 1902.

guer ou, au contraire, refuser ce pouvoir aux collectivités contenues en lui.

Aujourd'hui, deux de ces collectivités ont le pouvoir réglementaire : le département et la commune. Elles l'exercent par l'intermédiaire d'une part, du Conseil Général et du Préfet, d'autre part, du Conseil municipal et du maire.

La limite des pouvoirs réglementaires respectifs de ces autorités est déterminée par les droits reconnus aux autres autorités.

En ce qui concerne le droit de Réglementation des voitures, tous les pouvoirs appartiennent à l'autorité municipale en vertu de la loi du 5 avril 1884 (1) sur l'organisation municipale :

« Le maire est chargé, sous la surveillance de l'administration supérieure, de la police municipale... » (article 91).

« Le maire prend des arrêtés à l'effet : 1° d'ordonner les mesures locales sur les objets confiés par les lois à sa vigilance et à son autorité ; 2° de publier de nouveau les lois et les règlements de police et de rappeler les citoyens à leur observation. » (article 94).

« La police municipale a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté et la salubrité publiques. Elle comprend notamment : 1° tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques...; 2° le

---

(1) V. *La Loi municipale*. Léon Morgand, Paris 1888, t. II, p. 99 et 103.

soin de réprimer les atteintes à la tranquillité publique telles que les rixes et disputes... 3° le maintien du bon ordre... » (article 97).

Enfin rentrent encore dans les attributions du maire « la police des routes nationales et départementales et des voies de communication dans l'intérieur des agglomérations, mais seulement en ce qui touche la circulation sur lesdites voies. Il peut, moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi... donner des permis de stationnement sur la voie publique... « article 98).

Ainsi, dans la commune, la Réglementation des voitures de place appartient à l'autorité municipale. Une exception doit être faite pour la commune de Paris, qui n'est pas soumise au régime municipal organisé par la loi du 5 avril 1884.

Trois différences principales existent entre le régime municipal de Paris et le régime municipal commun :

1° Les fonctions de maire sont attribuées d'une part à deux préfets, le préfet de la Seine et le préfet de Police, d'autre part à des maires et adjoints nommés dans chacun des arrondissements.

2° La composition et le fonctionnement du conseil municipal de Paris sont particuliers.

3° Les attributions du conseil municipal de Paris ainsi que ses pouvoirs sont très restreints.

Les raisons de ces différences semblent se trouver dans la situation exceptionnelle à tous points de vue de Paris.

Tout d'abord la population de Paris est égale au 1/16 de la population française. Il en résulte que les mesures administratives ont à Paris une importance aussi grande que celles prises dans un département. La même observation pourrait être faite relativement au budget qui est plus élevé que celui d'un Etat secondaire.

L'importance (1) de cette administration a contraint le législateur à prendre des mesures particulières pour assurer une bonne gestion, aussi bien que pour empêcher qu'elle ne se confonde avec l'administration nationale.

Enfin, à côté de ces raisons administratives, il ne faut pas négliger les raisons politiques. Paris a été à la tête de toutes les révolutions : il y aurait eu un danger certain à constituer à Paris des pouvoirs locaux puissants qui auraient pu, au lendemain d'un événement quelconque, se dresser contre les pouvoirs publics et mettre en échec le gouvernement régulier.

« Le premier acte des émeutiers quand il y a « émeute, c'est de se porter à l'Hôtel de Ville, le « centre naturel de tout gouvernement révolu- « tionnaire. Il semble logique de dire que per- « mettre à Paris de se donner un maire, c'est au- « toriser la désignation préalable du chef de la « révolution prochaine. » (2).

---

(1) L'octroi de Paris, par exemple, rapporte environ 110 millions, c'est à-dire autant à lui seul que tous les octrois de France réunis.

(2) Bertrélemy. *Traité élémentaire de Droit administratif*, 5e édition, p. 215.

On a donc restreint les pouvoirs du conseil municipal de Paris : « Si c'est un honneur, et à bien « des points de vue un avantage considérable « que d'être une capitale, c'est aussi une charge... « La rançon inévitable est dans un amoindrisse- « ment des libertés locales. L'autorité municipale « pourrait être impuissante à protéger l'Etat, ou « bien, suivant les circonstances, et par un excès « de puissance, au contraire, devenir pour lui un « danger » (1).

En résumé, et pour toutes ces raisons, les attributions municipales de Paris ont été divisées entre un grand nombre de personnes, mais restent sensiblement égales à celles des autres communes. Ainsi, par exemple, nous avons vu précédemment que la Réglementation des voitures de place était entièrement confiée en province au pouvoir municipal; nous constaterons dans les développements suivants que le régime de Paris (aux personnages près) est la confirmation de cette règle.

Les fonctions municipales les plus importantes sont attribuées à deux fonctionnaires nommés par le Gouvernement : le préfet de la Seine et le préfet de police.

Le préfet de la Seine a, sauf pour la police, les

---

(1) Albert Lavallée. *Le Régime administratif du département de la Seine et de la ville de Paris*, dans la *Revue générale d'administration*, 1900, t. III, p. 386. — Th. Ducrocq. *Cours de Droit administratif et de Législation française des finances*, 7e édition, t. Ier. — Moreau. *Le Règlement administratif*.

attributions que les lois municipales de 1837 et de 1867 (1) conféraient aux communes; le préfet de police a la direction de la police judiciaire, de la police générale ou administrative, et de la police municipale.

Etudions les pouvoirs et les attributions respectives des deux préfets plus particulièrement en ce qui concerne les voitures de place et la Circulation.

Le pouvoir de faire des Règlements de police municipale a été attribué au préfet de police par l'arrêté des consuls du 12 messidor an VIII (2) (1er juillet 1800) :

« ... Section III... Art. 21. — Le Préfet de po-
« lice sera chargé de tout ce qui a rapport à la pe-
« tite voirie...

« Art. 22. — Le Préfet de police procurera la li-
« berté et la sûreté de la voie publique et sera
« chargé à cet effet d'empêcher :

« Que personne n'y commette de dégrada-
« tions...

« Qu'on ne blesse les citoyens par la marche
« trop rapide des chevaux et des voitures...

---

(1) De la loi de 1867, il résulte notamment que les délibérations du Conseil municipal de Paris, dans la plupart des cas, ne reçoivent d'application que lorsqu'il y a accord entre le Conseil municipal et le Préfet de la Seine.

(2) Les lois antérieures des 14 décembre 1789 (article 50), 16-24 août 1790 (titre XI, art. 3) et 19-22 juillet 1791 (§ 3, titre Ier, art. 16 et 17) eurent pour but, soit de préciser les fonctions propres au pouvoir municipal, les « objets de police confiés à sa vigilance », soit d'édicter des pénalités spéciales contre les auteurs d'accidents, mais elles ignoraient les Préfets, qui ne furent créés que par la loi du 28 pluviôse an VIII. (Préfet de police, art. 16, § 2).

« Qu'on n'obstrue la libre circulation en arrê-
« tant ou déchargeant des voitures et marchan-
« dises...

« Art. 32. — Il fera surveiller spécialement...
« les places où se tiennent les voitures publi-
« ques... et les cochers... brouetteurs... porteurs
« de chaises. »

La loi du 18 juin 1853 (article 1er) autorise le Préfet de police à exercer dans *toutes* les communes du département de la Seine les fonctions qui lui sont déférées par l'arrêté du 12 messidor, an VIII.

A côté de cette extension des pouvoirs du Préfet de police, nous trouvons quelques restrictions apportées par la loi de 1853 elle-même, par le décret du 25 mars 1852 et le décret du 16 août 1855.

L'article 2 de la loi du 10 juin 1853 attribue aux conseils municipaux, sous la surveillance du Préfet de la Seine, la réglementation de tout ce qui concerne la petite voirie; le décret du 25 mars 1852 place dans les attributions des préfets des départements (et par suite du Préfet de la Seine) l'approbation des traités de gré à gré intéressant les communes; enfin, le décret impérial du 16 août 1855 règle l'établissement des tarifs des droits de stationnement (1).

---

(1) Les tarifs des droits de stationnement avaient toujours été établis auparavant par le gouvernement. Cf. les ordonnances royales des 22 juillet 1829, 30 décembre 1818, 23 octobre 1816, et le décret impérial du 9 juin 1808, article 5.

Malgré ces restrictions nouvelles, on peut affirmer que les pouvoirs réglementaires relatifs aux voitures de place dans le département de la Seine appartiennent en grande partie au préfet de police à cette époque : trois ordonnances sont rendues par lui, les 10 juillet et 24 décembre 1857, réglementant l'industrie et la circulation des voitures de place et de remise et établissant des tarifs.

Après la publication de ces ordonnances, les pouvoirs réglementaires du Préfet de police ont été en quelque sorte dédoublés par le décret impérial du 10 octobre 1859 : une partie des attributions du Préfet de police est conférée au Préfet de la Seine. En même temps, ce décret cherche à préciser les pouvoirs respectifs (1) des deux préfets pour faire cesser les fréquentes difficultés de compétence qui s'élevaient entre les deux administrations.

Le régime établi par le décret du 10 octobre 1859, et sous lequel nous vivons actuellement, est loin d'être inattaquable.

Tout d'abord, on constate que, malgré le soin du gouvernement de différencier les pouvoirs des deux préfets, le départ de leurs attributions est encore aujourd'hui difficile à déterminer (2).

D'autre part, et en admettant même que ces difficultés sur des points spéciaux soient résolues,

---

(1) Cf. Dalloz. *Jurisprudence Générale*, supp. V° Ville de Paris, n° 31.
(2) Cf. Dalloz. *Jurisprudence Générale*, supp. V° Ville de Paris, n° 33. — Béquet *Répertoire de Droit administratif*, t. XXI, p. 497, 499 et s.

il n'en resterait pas moins que la réglementation des voitures de place est assurée par une double autorité, et que, par conséquent, elle présente les inconvénients de la dualité : au point de vue budgétaire, elle occasionne des dépenses importantes nécessitées par la constitution de deux services distincts; au point de vue de la réglementation, les phénomènes qui se sont produits dans la première moitié du XIXe siècle se renouvellent; les textes édictés contiennent des répétitions et des lacunes (1).

Le décret du 10 octobre 1859, bien qu'il n'ait pas amélioré la situation préexistante, n'en est pas moins resté la base actuelle des pouvoirs du Préfet de la Seine.

Décret du 10 octobre 1859.

« Article 1er. — ... A l'avenir, les attributions « du Préfet de la Seine comprendront, en outre « de celles qui lui sont dès à présent conférées « par les lois et règlements, *et sous les réserves « exprimées par les articles 2 et 3 ci-après :*

« ... 5° Les traités et les tarifs concernant les « voitures publiques, et la concession des lieux « de stationnement de ces voitures...

« ... 9° Les baux, marchés et adjudications rela-

(1) Malgré les inconvénients du dualisme de pouvoir, on constate qu'une loi récente (loi du 7 avril 1903) a consacré à nouveau, en matière d'hygiène, cette dualité d'attributions entre les deux Préfets. Cf. Béquet. *Répertoire de Droit administratif*, t. XXI, p. 502, n° 50.

« tifs aux services administratifs de la Ville de « Paris... (1) »

Quelles sont les réserves exprimées par les articles 2, 3 et 4? L'article 2 décide qu'à l'égard des matières énumérées par l'article 1er, le Préfet de police exercera le droit qui lui est conféré par l'article 34 de l'arrêté du 12 messidor an VIII, c'est-à-dire le droit de réquisition (2). Le Préfet de police a le droit d'adresser au Préfet de la Seine une mise en demeure pour la publication des arrêtés qu'il juge nécessaires ou utiles, et s'il n'obtient pas satisfaction, il est autorisé à saisir le ministre compétent.

L'article 3 interdit au Préfet de la Seine de proposer au Conseil municipal aucun lieu de stationnement sans l'avis favorable du Préfet de police, et décide qu'en cas d'opposition de ce dernier, le ministre seul pourra passer outre.

Par application de ces nouvelles dispositions, et notamment du décret du 25 mars 1852, le Préfet de la Seine fut seul à approuver le traité de 1862 qui, on se le rappelle, établissait le monopole des voitures de place. Or, ce traité contenait toute une réglementation de la circulation (3). Le soumettre à la seule approbation du Préfet de la

---

(1) Dalloz, 1859, IV, 82.

(2) Cf. Arrêté du 12 messidor, an VIII. Sirey. *Lois annotées*, vol. 1, p. 542. — *Bulletin des Lois*, 3e Série, B. 33, n° 214.

(3) Voyez notamment l'article 24 (titre IV) qui traite des cochers et édicte des prescriptions analogues à celles que le Préfet de police ordonnait le 10 juillet 1900 (dans son ordonnance générale de police), articles 64, 71 et 74 (tenue, objets trouvés, interdiction de fumer).

Seine, comme le faisait le décret de 1852, c'était autoriser et légitimer un empiètement certain et inévitable sur les pouvoirs du Préfet de police précédemment établis.

Il n'y eut, en fait, aucune contestation sur la légitimité des dispositions réglementant la circulation, parce que la Compagnie Ducoux, titulaire du monopole, était seule intéressée et ne pouvait attaquer un traité qu'elle avait librement consenti. Mais si le Préfet de police, usant de son pouvoir, avait réglementé différemment la circulation à cette époque, quels textes les tribunaux auraient-ils dû appliquer?

Cette hypothèse devint peu de temps après la réalité. Lorsque le traité de la Compagnie Ducoux fut résilié(1), et que le décret du 23 mai 1866 eut établi la liberté de l'industrie des voitures de place, les Préfets de la Seine et de police s'empressèrent de réglementer. Dans la semaine qui suivit, le premier prit un *arrêté* (le 24 mai 1866), le second rendit une *ordonnance*(2) (le 26 mai 1866). L'arrêté établissait plus spécialement les tarifs, l'ordonnance traitait plus particulièrement de la circulation; mais ces deux textes, et c'était inévitable, édictaient des principes analogues sur les condi-

---

(1) 2 mai 1866.

(2) Les mesures générales ou réglementaires édictées par le Préfet de police sont qualifiées « ordonnances » en vertu d'un usage traditionnel pour la police de Paris et remontant à l'ancien régime. Elles ne diffèrent d'ailleurs des « arrêtés » que par leur dénomination. (Dalloz, *Jurisprudence Générale*, supp. V° Ville de Paris, n° 178).

tions du stationnement et de la mise en circulation des voitures (1). En 1866, c'était le Préfet de police qui réglait la question des uniformes des cochers, résolue dans le traité de 1862 par le Préfet de la Seine. Dans son ordonnance de 1866, le Préfet de la Seine réglait la vitesse de la circulation, l'heure après laquelle la sortie de Paris n'était plus obligatoire, tandis que le Préfet de police établissait les conditions dans lesquelles le cocher devait « charger » les voyageurs et pouvait exiger le tarif (2).

---

(1) Comparez les articles 1 des deux textes et les articles 7 de l'arrêté et 3 de l'ordonnance.

(2) Il serait facile d'insister sur les nombreux inconvénients et de multiplier les exemples de cette dualité. Nous n'en prendrons qu'un qui nous semble caractéristique. Toutes les voitures de place doivent être numérotées et poinçonnées, mais les voitures *en service* sont seules assujetties au paiement des taxes constatées par le numérotage et le poinçonnage.

Des arrêtés avaient multiplié les formalités du numérotage et du poinçonnage. Autrefois, à chaque changement de saison, de même que pour chaque voiture avariée, les loueurs devaient conduire leurs nouvelles voitures à la fourrière, et n'obtenaient le numérotage et le poinçonnage qu'après des formalités longues et coûteuses. Pour éviter ces difficultés onéreuses, on proposa d'adapter aux voitures de place des « plaques mobiles » qu'il suffirait de placer sur les voitures en service et qui pourraient être transportées instantanément d'une voiture sur l'autre. La question, comme on le voit, était des plus simples. Voici comment on arriva à la résoudre.

Après 15 ans de démarches, *le Préfet de Police* donne, le 9 juillet 1886, un « avis » relatif aux plaques mobiles. Le 14 octobre 1886, *le Préfet de la Seine* fait faire un « Rapport » sur les plaques mobiles par l'*Ingénieur en chef chargé du service de contrôle des voitures*. Le 5 novembre 1887, *le Préfet de Police* donne un nouvel « avis » sur les plaques mobiles. Le 30 avril 1888, il est demandé au *Directeur de la voie publique* un « Rapport » relatif aux plaques mobiles. Le 6 juillet 1888, *le Conseil municipal*, sur le « Rapport » de M. Paul Viguier, adopte un projet de délibération destiné à autoriser les plaques mobiles. Le 20 août 1888, *le Préfet de la Seine* rend un arrêté autorisant l'application des plaques mobiles. Enfin, quatre ans après, le 19 mars 1892, *le Préfet de Police* rend à son tour un arrêté réglant les conditions d'application des plaques mobiles. Cet arrêté reproduit d'ailleurs presque exactement le précédent. Le Préfet de la Seine di-

En d'autres termes, la réglementation double a provoqué, dès le début, des confusions de pouvoirs, des lacunes dans les textes, des contradictions.

Depuis, si la situation n'a pas changé légalement, si le pouvoir de réglementation est toujours en partie double, une tacite convention semble cependant être intervenue entre les deux autorités. Le Préfet de la Seine ne réglemente plus que les tarifs de courses et de stationnement, alors que le Préfet de police décide de toutes les questions de circulation.

Les dispositions des textes actuels prouvent qu'il y a maintenant une sorte de collaboration entre les deux autorités, alors qu'avant il y avait le plus souvent opposition et rivalité d'attributions.

§ 2. L'Inspection de la Circulation et la Brigade des Voitures.

A côté des autorités qui élaborent les règlements se trouvent les agents chargés d'assurer l'exécution des prescriptions réglementaires : ces agents dépendent de la Préfecture de police.

---

sait : « Les loueurs de voitures pourront être autorisés à se servir de plaques mobiles que l'administration leur fournira » (articles 2 et 3). Le Préfet de police ordonne : « Les loueurs de voitures seront autorisés à se servir de plaques mobiles fournies par eux, après une demande et un dépôt de ces plaques ». C'est la seule différence entre les deux arrêtés !

Il avait fallu, pour arriver à cette solution et sans parler des démarches antérieures, des textes officiels rendus, pendant 6 années, par les deux autorités.

Nous constatons avec quelque étonnement qu'avant 1903 il n'y avait à la Préfecture de police aucun service s'occupant spécialement des questions de circulation. Le Préfet de police a organisé ce service par une Ordonnance du 7 octobre 1903 ainsi conçue : « .... Article 4. — Il est *créé* « une Inspection Divisionnaire de la circulation « et des transports relevant du secrétariat géné- « ral. »

Ce service se compose des Services extérieurs et d'un Bureau administratif. En particulier, la 2e section des *Bureaux Administratifs* a les attributions suivantes : « ... enregistrement des déclarations, estampillage des voitures ; commission d'examen des candidats cochers ; commission de discipline ; dispositions générales... ; automobiles (décrets de 1899 et de 1902) ». Dans les *Services extérieurs* se trouve le contrôle de la Fourrière.

Il faut remarquer que ce service administratif ne comprenait aucune surveillance effective de la voie publique. En réalité, c'est seulement en octobre 1909 que le Service d'Inspection de la Circulation a été établi par M. Joltrain, inspecteur divisionnaire de la Préfecture de police.

Cette Inspection (1) a rendu dès le début les plus grands services. Elle a établi les arrêts alternatifs des courants de voitures dans les croisements fréquentés ; elle a organisé, essayé et fait

---

(1) Qui s'est signalée à l'attention du grand public par l'innovation incontestablement utile des bâtons blancs.

aboutir les systèmes des carrefours giratoires et de la circulation à sens unique que nous exposerons dans le chapitre suivant.

A côté de ce Service central existe un *Comité consultatif permanent de la Circulation* qui ne joue qu'un rôle très restreint. Ce Comité se réunit très rarement. Il présente cette anomalie, à notre époque, d'être composé de 12 conseillers municipaux, de 18 notabilités parisiennes et hauts fonctionnaires de la police, mais d'un seul représentant de l'élément moderne, de l'élément automobile, le président de l'Automobile-Club, et d'un seul représentant des travailleurs, et encore à titre consultatif, le secrétaire général du Syndicat des cochers.

Une dernière organisation nous reste à étudier : la Brigade des voitures. Elle a été créée en 1872 pour surveiller la circulation des voitures dans Paris.

D'abord embryonnaire, ce service fut réorganisé deux fois, en 1885 et très récemment. Il comprend actuellement : 1 officier de paix, 2 inspecteurs principaux, 3 brigadiers, 22 sous-brigadiers et 217 gardiens (1).

La Brigade des voitures est divisée en trois sous-brigades.

---

(1) Le signe distinctif de la brigade des voitures est un char romain, brodé en argent, sur la manche de la tunique.

La sous-brigade A, dite de grande journée, de service de 10 heures du matin à 2 heures du soir et de 7 heures et demie à minuit et demi.

La sous-brigade B, dite de petite journée, relève la sous-brigade A à deux heures de l'après-midi et la remplace jusqu'à sept heures et demie.

Enfin la sous-brigade C, dite « brigade volante », assure les services occasionnels (cérémonies, mariages, etc.) et complète les deux autres brigades (congés, maladies, repos).

Le service est assuré par roulement entre les trois brigades.

La Brigade des voitures n'accepte que des agents ayant accompli deux années de service dans une brigade d'arrondissement et seulement après un examen spécial.

Cette brigade est principalement chargée d'assurer la circulation et de constater dans ses procès-verbaux les contraventions aux règlements en vigueur.

CHAPITRE II

L'OBJET DE LA RÉGLEMENTATION

En 1896, le Préfet de police prenait l'initiative de procéder à une révision générale des arrêtés et règlements qui régissent les transports dans Paris. Il nommait une commission chargée de préparer le travail ; mais, par une bizarre et regrettable anomalie, aucun représentant des loueurs de voitures de place ni même des entrepreneurs de transports quelconques n'était appelé à faire partie de cette commission consultative (1). On se contentait de convoquer la Chambre syndicale à la séance de la commission du 28 juillet 1896 pour lui demander de rédiger un mémoire sur toutes les questions soulevées par la révision projetée des règlements de police.

La Chambre syndicale présenta un projet géné-

(1) Nous avons dû faire une constatation du même genre au sujet de la composition du Comité consultatif permanent de la circulation.

ral qui, après avoir subi de nombreuses modifications, devint, quelques années plus tard, l'ordonnance fondamentale en la matière, sous ce titre : « Ordonnance Générale de Police du 10 juillet 1900 *concernant la conduite et la circulation des bêtes de trait ou de charge, des voitures et des appareils de locomotion de toute sorte dans Paris et les communes du ressort de la Préfecture de police.* »

Cette ordonnance nécessaire (1) fut bientôt suivie de plusieurs autres qui la complétèrent, en précisèrent le sens et comblèrent les involontaires mais inévitables lacunes.

---

(1) Cette ordonnance était *nécessaire* pour de nombreuses raisons. Sans revenir sur les développements de notre Introduction (*supra*, p. 16 et suiv.) sur la nécessité générale d'une réglementation, rappelons cependant, avant de passer à l'examen détaillé des règlements, l'article 4 de la *Déclaration des Droits de l'Homme* : « La liberté consiste à pouvoir faire « tout ce qui ne nuit pas à autrui. Ainsi, l'exercice naturel des droits de « chaque homme n'a de bornes que celles qui assurent aux autres mem- « bres de la Société la jouissance des mêmes droits ; ces bornes ne peu- « vent être déterminées que par la loi ». La liberté n'existe donc que si elle est limitée, réglementée ; l'absence de réglementation ou anarchie supprime la liberté.

Voyez également J. Perrinjacquet. *De la responsabilité des communes en matière de police* :

« La gêne apportée à l'activité humaine par les manifestations normales « de la police, est un sacrifice nécessaire à l'intérêt général et au bien pu- « blic, qui pèse également sur tous et ne fait spécialement grief à per- « sonne... »

« ..... L'autorité doit veiller à la sécurité de la circulation sur la voie « publique, empêcher les encombrements, interdire les vitesses exagérées « des véhicules .. Elle doit... maintenir l'ordre dans les rues et les lieux « publics... Tous ces résultats, si nécessaires à une vie sociale calme et « paisible, cette sécurité, cette tranquillité des citoyens ne peuvent être « obtenues que par l'exécution immédiate des mesures préventives, in- « jonctions ou défenses, services d'ordre : La contrainte directe et maté- « rielle est ici nécessaire. » — Thèse Bordeaux, 1905, pages 23 et 215.

Ce sont les ordonnances des 10 février 1909 (1), — 28 juillet 1910, — 1er août 1910.

A côté de ces ordonnances relatives à la circulation en général se trouvent des arrêtés, des décrets ou des ordonnances réglementant spécialement les automobiles et les tarifs :

Le décret du 10 mars 1899 et la circulaire ministérielle du 10 avril 1899 ;

Le décret du 10 septembre 1901, suivi d'une nouvelle circulaire ministérielle ;

La loi du 22 juillet 1909 ;

Et, pour les tarifs, l'arrêté du Préfet de la Seine du 10 avril 1909 (2).

---

(1) L'ordonnance du 10 février 1909 a été abrogée par l'ordonnance du 28 juillet 1910 en son article 33.

(2) Cette nomenclature ne contient que les textes principaux et non abrogés. La Chambre syndicale des Entrepreneurs de voitures de place, elle-même, — nous l'avons signalé — n'a pas pu retrouver (en 1896) tous les règlements promulgués, et cependant elle en cite *deux cents onze*, de 1789 à 1896.

A titre de complément, de 1896 à 1900, pour les seules ordonnances de police actuellement abrogées, nous ajouterons :

L'ordonnance de police du 31 août 1897 ;
— — du 2 mai 1898 ;
— — du 3 octobre 1898 ;
— — du 25 septembre 1899

Dans l'énumération précédente ne figurent pas la Loi de 1851 sur la police du roulage et le décret suivant de 1852, ni l'arrêté de 1866 sur les locomotives routières, ni, d'une façon générale, aucun arrêté ou règlement dont les dispositions se réfèreraient à la circulation générale.

L'étude de ces textes ne rentre pas, à notre sens, dans une étude sur la circulation des voitures de place à Paris. On peut objecter que les voitures de place hippomobiles et surtout automobiles ont quelquefois l'occasion de dépasser les limites urbaines et que, par conséquent, les dispositions précitées leur seront applicables. Il n'en reste pas moins que la circulation *normale* et *principale* des voitures de place est une circulation essentiellement urbaine dont nous devons plus spécialement étudier la réglementation.

Voy. Loi du 30 mai 1851 et la discussion qui a précédé le vote de cette

Nous diviserons l'étude de ces Arrêtés et Ordonnances, qui forment l'objet de la réglementation actuelle, en quatre sections : 1° *Les règlements concernant le matériel, les loueurs de voitures de place et les cochers*, — 2° *Le permis de stationnemennt et la maraude*, — 3° *Les conditions de transport et de circulation*, — 4° *Les tarifs.*

SECTION PREMIÈRE

Les Règlements concernant le matériel, les loueurs de voitures de place et les cochers et chauffeurs.

A. LE MATÉRIEL

§ 1. Prescriptions générales relatives à toutes les voitures de place.

a) *Voitures hippomobiles.*

« Les voitures doivent être construites avec so-
« lidité et entretenues en bon état de fonctionne-
« ment.

« Les essieux ne pourront avoir plus de 2 mè-

---

loi; Décret du 10 août 1852 portant règlement sur la police du roulage et des messageries publiques.

DALLOZ. *Jurisprudence Générale*, t. 44, 2e partie, page 999, et *Dalloz périodique*, 1851, 4, p. 78 et suiv.

« tres 50 centimètres de longueur, ni dépasser à « leurs extrémités le moyeu de plus de 6 centi- « mètres.

« La saillie des moyeux, y compris celle de « l'essieu, n'excédera pas 12 centimètres.

« Les bandes métalliques des roues devront « être à surface lisse sans aucune saillie. » (Article 1).

« Toute voiture qui circulera avec des roues « pourvues de bandes caoutchoutées, devra être « munie d'un ou de plusieurs grelots ou clochettes « suffisamment sonores pour prévenir le public « de l'approche du véhicule. » (Article 3).

« Les harnais et les guides devront toujours « être en bon état de solidité. » (Article 19).

« Les fouets devront toujours être montés de « telle sorte qu'ils ne puissent, en aucun cas, « constituer un danger pour les animaux ou un « inconvénient pour les piétons. » (Article 20).

« Il ne pourra être attelé, aux voitures servant « au transport des personnes, plus de deux che- « vaux si elles sont à deux roues, plus de six si « elles sont à quatre roues. » (Article 21).

« Il est également interdit d'atteler à ces voi- « tures des chevaux entiers ou atteints d'infirmi- « tés qui les rendraient impropres au service. » (Articles 26 et 46).

Toutes les voitures de place doivent être présentées à la fourrière pour y être estampillées, après examen, par un délégué de la Préfecture de police.

Elles sont munies de deux lanternes d'une puissance d'éclairage suffisante, placées à droite et à gauche du siège du cocher (1) et doivent être allumées à la chute du jour (2).

Aucun numéro, aucune affiche, aucun objet autres que ceux autorisés par le Préfet de police ne peuvent être placés soit à l'intérieur, soit à l'extérieur des voitures (3).

Les voitures sont pourvues, par les soins du loueur, d'un permis de circulation indiquant le nombre des places de la voiture, d'un laissez-passer de l'administration des contributions indirectes et d'un livret contenant un extrait de l'ordonnance de 1900.

b) *Voitures automobiles.*

Ici, nous nous trouvons en présence d'une situation particulière. En effet, le décret principal en la matière a été promulgué avant que l'indus-

---

(1) L'éclairage des voitures automobiles comporte une lanterne supplémentaire placée à l'arrière et destinée à éclairer la plaque portant le numérotage. Nous observerons que si l'utilité de cette lanterne arrière semble démontrée pour permettre d'identifier la voiture, elle n'en devrait pas moins être obligatoire pour les voitures hippomobiles moins rapides, dont elle signalerait la présence assez à temps pour éviter de fréquents accidents.

(2) L'appréciation de « la chute du jour » ne peut être laissée à l'arbitraire des cochers ou des agents ; c'est l'heure astronomique du coucher du soleil qui est l'heure légale, quelles que soient la clarté ou l'obscurité de la journée.

(3) Il a été rappelé, lors d'une récente ordonnance sur les prospectus, que la circulation des voitures-réclames était interdite à Paris par l'article 384 de l'ordonnance de 1900 ainsi conçu : « A partir du 1er septembre 1900, « la circulation des voitures dites voitures-annonces sera formellement « interdite à Paris. »

trie des fiacres automobiles ne soit connue. Les dispositions de ce décret étant générales, elles se sont appliquées aux conducteurs et possesseurs de toutes les voitures automobiles et non pas seulement aux conducteurs et possesseurs des voitures automobiles de place. Il en est résulté que les loueurs et possesseurs de fiacres automobiles ont eu et ont encore une double série d'obligations à remplir : celles qui les concernent en tant que loueurs de voitures de place, et celles qui sont spéciales aux voitures automobiles (1).

Les décrets du 10 mars 1899 et du 10 septembre 1901, les circulaires ministérielles qui accom-

---

(1) La circulaire ministérielle du 10 mars 1899 a insisté sur cette double série d'obligations : « Le nouveau décret *ne modifie en rien*... les règle-« ments relatifs à la circulation ou au stationnement d'un véhicule, quel « qu'il soit... Le nouveau règlement *s'ajoute* à ces règlements pour les « automobiles; *il ne les supprime, ni ne les modifie*... » (Alinéa 2 de la circulaire ministérielle du 10 avril 1899 concernant l'application du décret du 10 mars 1899. — Insérée au *Journal officiel* du 14 avril 1899).

Voy. également arrêté du Préfet de la Seine du 10 août 1896, article 2 (ci-dessous, section II, 1).

Les décrets de 1899 et 1901 avaient été précédés, à Paris, d'une *Ordonnance du 14 août 1893 concernant le fonctionnement et la circulation sur la voie publique dans Paris, des véhicules à moteur mécanique*. Nous n'étudions pas cette ordonnance, que les décrets postérieurs cités ont remplacée, parce qu'elle n'édictait aucune prescription particulière aux fiacres automobiles.

A titre documentaire, signalons qu'avant l'ordonnance de 1893, et probablement la première à Paris, une autorisation de circulation avait été accordée :

« L'an mil huit cent quatre-vingt onze, le dix-sept avril, Nous, commis-« saire de police du quartier des Grandes-Carrieres, en exécution des « instructions de M. le Préfet de police, en date du seize courant,

« Notifions à MM. Serpollet et Avezard fils qu'ils sont autorisés à faire « circuler sur toutes les voies de Paris, indistinctement, les deux voitures « à vapeur soumises à l'examen du service des Mines les 16 août 1889 et « 8 janvier dernier. »

(*Traité des Vehicules automobiles* de Louis Lockert, page 200. Bibliothèque scientifique du Touring-Club de France. Paris, 1896).

pagnent ces décrets, l'arrêté du ministre des travaux publics du 11 septembre 1901, complété par l'arrêté du 12 mars 1908, réglementent la circulation des automobiles.

Le propriétaire d'un véhicule automobile (ou son constructeur) doit, avant de le mettre en circulation, faire reconnaître par le service des Mines, seul compétent, que ce véhicule satisfait aux prescriptions des articles 2 à 6 du décret du 10 septembre 1901 (1).

Les ingénieurs du service des Mines procèdent à la vérification, après avoir reçu une « note descriptive » du véhicule à examiner.

Le propriétaire transmet alors au Préfet du département où il réside une déclaration contenant :

1° Ses nom, prénoms et domicile ;

2° Les noms et adresse du constructeur du véhicule;

3° L'indication du type du véhicule et son numéro d'ordre dans la série (s'il y a lieu) ;

4° La date du procès-verbal de reconnaissance du service des Mines;

5° Le numéro d'immatriculation (nombre, lettre romaine caractéristique de la plaque (2).

---

(1) Les prescriptions de ces articles sont d'ordre technique et relatives à l'isolement des réservoirs, aux odeurs incommodes, à la disposition des organes de manœuvre et de direction, et aux systèmes de freins.

(2) Depuis le décret de 1901, les automobiles sont classées en deux catégories, suivant que leur vitesse maximum en palier n'atteint pas ou dépasse 30 kilomètres à l'heure. La 2e catégorie figure seule sur les registres

Les plaques d'identité pour les voitures automobiles rapides, les plaques destinées à recevoir les estampilles administratives ne sont pas les seules imposées par les règlements.

En effet, d'après le décret du 10 mars 1899, article 7, chaque automobile doit porter en caractères bien apparents : 1° le nom du constructeur, l'indication du type et le numéro d'ordre dans la série du type ; 2° le nom et le domicile du propriétaire.

La loi du 30 mai 1851, art. 8, qui prévoit et

---

d'immatriculation. Ces véhicules doivent porter des numéros et des lettres d'ordre destinées à les identifier facilement. La disposition, l'éclairage, la grandeur des plaques d'identité et des chiffres et lettres sont déterminées par les arrêtés du 1er septembre 1901 et du 12 mars 1908. Les lettres caractéristiques des arrondissements minéralogiques sont attribuées comme suit :

E, G, I, U, X : Paris (*Seine*).

A : Alais (*Ardèche — Gard — Hérault — Lozère*).

R : Arras (*Oise — Pas-de-Calais — Somme*).

B : Bordeaux (*Basses-Pyrénées — Charente — Charente-Inférieure — Dordogne — Gers — Gironde — Landes — Lot-et-Garonne — Hautes-Pyrénées*).

C : Chalon-sur-Saône (*Ain — Côte-d'Or — Doubs — Jura — Saône-et-Loire — Yonne*).

H : Chambéry (*Drôme — Hautes-Alpes — Haute-Savoie — Isère — Savoie*).

F : Clermont-Ferrand (*Allier — Cantal — Haute-Loire — Nièvre — Puy-de-Dôme*).

D : Douai (*Aisne — Nord*).

L : Le Mans (*Côtes-du-Nord — Finistère — Ille-et-Vilaine — Loire-Inférieure — Mayenne — Morbihan — Sarthe*).

M ou V : Marseille (*Alpes Maritimes — Basses-Alpes — Bouches-du-Rhône — Corse — Var — Vaucluse*)

N ou O : Nancy (*Ardennes — Aube — Belfort — Haute-Marne — Haute-Saône — Marne — Meurthe-et-Moselle — Meuse — Vosges*).

P ou K : Poitiers (*Cher — Corrèze — Creuse — Deux-Sèvres — Haute-Vienne — Indre — Indre-et-Loire — Loir-et-Cher — Loiret — Maine-et-Loire — Vendée — Vienne*).

Y ou Z : Rouen (*Calvados — Eure — Eure-et-Loir — Manche — Orne — Seine-et-Marne — Seine-et-Oise — Seine-Inférieure*).

S : Saint-Etienne (*Loire — Rhône*).

T : Toulouse (*Ariège — Aude — Aveyron — Haute-Garonne — Lot — Pyrénées-Orientales — Tarn — Tarn-et-Garonne*).

A-L : Algérie.

punit, pour toutes les voitures, l'emploi de plaques, fausses ou empruntées, les fausses déclarations de nom ou de domiciles, de 50 à 200 francs d'amende et de 6 jours à 6 mois d'emprisonnement, s'applique également aux voitures automobiles.

La Cour de cassation a, de plus, décidé que la circulation d'une voiture sans plaque, non conduite par le propriétaire, entraînait une responsabilité contre ce dernier.

Lorsque toutes ces formalités sont remplies, la voiture automobile a le droit de circuler (1).

§ 2. **Prescriptions spéciales à chacune des catégories de voitures de place.**

Il existe à Paris trois catégories différentes de voitures de place : les voitures de grande remise, les voitures de place de 1re classe, les voitures de place de 2e classe.

1° *Voitures de grande remise.*

Les voitures de grande remise actuelles présentent sensiblement les mêmes caractéristiques que celles qui existaient à l'origine (2).

---

(1) Depuis la loi du 22 juillet 1909 (*Journal officiel*, 24 juillet 1909) une obligation nouvelle est imposée aux propriétaires de voitures automobiles : « Tous les ans, du 1er au 16 janvier, a lieu dans chaque commune, « sur la déclaration *obligatoire* des propriétaires, et au besoin d'office, le « recensement des voitures automobiles ». Cette loi dispose en effet que : « L'autorité militaire a le droit d'acquérir par voie de réquisition et dans « les conditions générales prévues par la loi du 3 juillet 1877, les voitures « automobiles nécessaires au service de l'armée. »

(2) Cf. 1re partie, ch. I.

Elles ne peuvent travailler à l'heure ou à la course ; il leur est interdit de stationner sur un emplacement réservé aux voitures de 1re classe et de 2e classe, ou sur un point quelconque de la voie publique lorsqu'elles ne sont pas louées.

Leurs tarifs ne sont pas fixés, mais débattus entre les voyageurs et les loueurs.

Enfin la « maraude », c'est-à-dire la quête des clients sur la voie publique, est absolument interdite aux cochers des voitures de grande remise (1).

2° *Voitures de place de 1re classe.*

Les voitures de place de 1re classe sont de création relativement récente.

Elles datent de l'arrêté du préfet de la Seine du 28 avril 1891 et sont « plus particulièrement destinées à desservir les cercles, hôtels, lieux de réunion, théâtres et autres établissements similaires ». Elles paient un droit de stationnement plus élevé que les voitures de place de 2e classe (1 fr. 50 par jour et par voiture au lieu de 1 fr.) ; par contre, ces stationnements leur sont réservés et exclusifs. Leur tarif est plus élevé que celui des voitures de 2e classe.

La maraude leur est interdite comme aux voitures de grande remise.

---

(1) Art 42 de l'ord. du 10 juillet 1900.

Outre les papiers communs à toutes les voitures, elles doivent être munies, à la différence des voitures de grande remise, d'un permis de stationnement.

3° *Voitures de place de 2e classe.*

Les voitures de place de 2e classe sont les voitures de place proprement dites : elles composent la plus nombreuse des trois catégories de voitures de place et sont soumises à une réglementation excessivement minutieuse.

A côté des conditions générales de solidité et de bon état de fonctionnement qui sont imposées à toutes les voitures de place, les voitures de 2e classe doivent offrir toute la commodité et la propreté désirables.

Ces voitures, ainsi que leurs chevaux et les harnais, sont soumis à une visite générale (1) annuelle de la Préfecture de police qui les numérote et poinçonne ces numéros. La reproduction de

---

(1) Cette visite a lieu chaque année ou « plus souvent s'il est jugé nécessaire » (Art. 51 de l'ordonn. du 10 juillet 1900).

L'ordonnance du 1er août 1910 (art. 2) prescrit la même visite pour les voitures automobiles, avec un examen portant « sur les appareils moteurs, le châssis, la transmission, les organes de direction, les moyens de freinage et d'arrêt, et, d'une manière générale, sur toute la partie métallique afin de s'assurer que le véhicule remplit toutes les conditions de sécurité et de bon fonctionnement.

Pour faciliter cette visite, les compagnies ou entrepreneurs doivent tenir constamment à jour des registres, sur lesquels ils indiquent : la date de la mise en service de chaque voiture, le service qu'elle a accompli, les réparations ou modifications effectuées, le renouvellement des principales pièces (Art. 3 de l'ordonnance du 1er août 1910).

ces numéros sur chacune des lanternes est obligatoire pour les voitures hippomobiles.

Pour les voitures automobiles, depuis l'ordonnance du 1er août 1910 (article 8), les verres latéraux des lanternes doivent être d'une couleur similaire à celle du drapeau du compteur taximètre de la voiture.

Les voitures de 2e classe circulent avec les mêmes papiers que les voitures de 1re classe : elles doivent avoir, en outre, un exemplaire du tarif en vigueur pour la voiture, et les conditions de son application.

Pour donner toute la publicité nécessaire à ce tarif qui est obligatoire (1), l'article 56 de l'ordonnance de 1900 prescrit : « Les voitures de 2e classe seront pourvues par les soins du loueur d'une plaque en tôle émaillée indicative du numéro de la voiture, du nom et de l'adresse du loueur et de l'énoncé des tarifs de jour et de nuit.

La plaque sera fixée dans un endroit très apparent et de manière à ne pouvoir être enlevée... » (2).

B. LES LOUEURS DE VOITURES DE PLACE

Au début du XIXe siècle, la profession de loueur de voitures ne pouvait être exercée qu'avec l' « autorisation » de la préfecture de police. Au milieu

---

(1) Sur le droit d'imposer des tarifs aux loueurs de voitures de place. Cf. *infra*, chap. III, section 1.

(2) Cf. dans notre 4e section sur les Tarifs les modifications apportées en 1909 à ces dispositions.

du siècle, le « monopole » supprima l'autorisation; aujourd'hui, la profession est libre. Il suffit de faire à la préfecture de police une « déclaration ». « Cette déclaration, dit l'article 32 de l'ordonnance du 10 juillet 1900, mentionnera les nom, prénoms, l'âge, le lieu de naissance, le domicile, le siège du principal établissement, le nombre et l'espèce des voitures destinées à être mises en circulation, le nombre et la situation des dépôts ».

La préfecture de police ne se contente d'ailleurs pas de ces déclarations : elle demande quelles ont été les professions précédentes du déclarant; elle exige enfin la production de nombreuses pièces supplémentaires : 1° l'acte de naissance ou de mariage; 2° un certificat de résidence actuelle; 3° un certificat de location des écuries, remises et garages; 4° un extrait du casier judiciaire; 5° une patente de loueur de voitures; 6° une quittance des droits de stationnement.

S'il s'agit d'une société ou d'une compagnie, il faut produire les pièces supplémentaires suivantes : 1° un journal légal relatant l'insertion de la constitution de la société ou compagnie; 2° une copie du procès-verbal de l'Assemblée Générale dans laquelle a été nommé le président du conseil d'administration; 3° une copie du procès-verbal de la séance du conseil d'administration dans laquelle a été nommé le directeur ou l'administrateur délégué; 4° les statuts de la société ou compagnie.

Après avoir satisfait à toutes ces obligations, dont la multiplicité excède, semble-t-il, les limites précises fixées par l'article 32 précité, le loueur, s'il veut faire sortir librement ses voitures, devra tenir compte des deux dernières prescriptions :

a) Chaque cocher engagé par lui, ou cessant d'être à son service, sera signalé à la préfecture de police.

b) Il inscrira sur un registre spécial : 1° les noms, prénoms, domiciles de ses cochers, ainsi que le numéro de leur inscription à la préfecture; 2° Chaque jour, le numéro du permis de circulation de la voiture conduite par chaque cocher.

Il tiendra ce registre constamment à jour, le présentera à toute réquisition de l'administration, et le conservera au moins trois ans à dater de la dernière inscription (Ord. de 1900, art. 34).

Telles sont les dispositions principales concernant l'exercice de la profession de « loueur de voitures de place » sous le régime actuel de liberté de cette industrie (1).

C. LES COCHERS ET CHAUFFEURS

« La conduite des voitures attelées ne pourra être confiée qu'à des personnes en état de les diri-

---

(1) Comparez ces prescriptions à celles de l'ordonnance du 1er juillet 1774, et de l'arrêt du Parlement du 17 juillet 1787, ci-dessus page 90 et suiv.

ger et âgées d'au moins dix-huit ans » (1) (Ord. du 10 juillet 1900, art. 23).

« Nul ne pourra exercer la profession de cocher s'il n'est pourvu d'un diplôme de capacité professionnelle » (2) (art. 58).

Telles sont les deux seules conditions d'exercice de cette profession : âge et capacité (3).

Sans doute, les cochers sont connus de la préfecture de police, puisque les loueurs qui les emploient doivent indiquer les dates de leur entrée en service, et inscrire leurs sorties journalières ; cependant il semble, étant donné le nombre de pièces à produire pour exercer la profession de loueur, qu'on aurait pu exiger des cochers la présentation d'un extrait du casier judiciaire comme condition d'obtention du diplôme. Pourquoi soumettre seulement les loueurs et non les cochers à cette obligation ? Prétendra-t-on que les loueurs sont les premiers intéressés à la question et que l'engagement d'un cocher par un loueur sera vraisemblablement subordonné à l'examen d'un ex-

---

(1) L'âge des cochers n'a pas l'importance qu'on serait tenté de lui attribuer. D'ailleurs, sur 30.000 cochers exerçant leur profession, il n'y en a que 342 âgés de moins de 20 ans (Déclaration de M. Lejeau à la séance du comité de circulation du 21 juin 1907). De plus, aucun rapport d'accident n'a mis en cause l'inexpérience ou la jeunesse du conducteur (Rapport cité de M. Massard, p. 81).

(2) Ce diplôme de capacité professionnelle s'appelle également « permis de circulation ». A ce jour (novembre 1911) le nombre des permis délivrés par la Préfecture de Police et non périmés est de 57.284.

Au sujet de ce chiffre très élevé, des observations sur la facilité avec laquelle la Commission d'examen recevait des candidats incapables, ont été présentées par M. Grébauval à la séance du 28 janvier 1908 de la Commission de Circulation du Conseil Municipal de Paris.

(3) Aucune condition de sexe n'étant imposée, plusieurs femmes ont demandé, — et on a du leur accorder après examen, l'autorisation d'exercer la profession de « cocher ».

trait du casier judiciaire? Sans doute, s'il s'agit des grandes compagnies qui tiennent à avoir un personnel de confiance et stable (1). Mais pour les petits loueurs il n'en est pas de même : ceux-ci n'auront pas souvent la possibilité de choisir parmi les conducteurs trop peu nombreux qui se présenteront. La garantie financière des cautionnements leur suffira dans ce cas, et ils accepteront tous ceux qui se présenteront.

A la suite de différents délits et crimes commis ou facilités par des cochers, l'opinion publique s'est émue de cette situation et a réclamé des garanties de moralité.

Ajoutons que cette mesure ne saurait être préjudiciable en rien à l'immense majorité des cochers dont l'honnêteté est remarquable (2).

Quoi qu'il en soit, le seul diplôme de capacité professionnelle est aujourd'hui nécessaire et suffisant.

Son obtention reste simplement subordonnée : 1° à une demande accompagnée d'un extrait de naissance et de deux exemplaires de la photogra-

---

(1) Cette observation est-elle rigoureusement exacte? Certains journaux, au moment de la grève de 1911-1912, ont affirmé que les grandes compagnies, pour briser la résistance des grévistes, n'avaient pas craint d'embaucher des conducteurs n'offrant aucune garantie de moralité ni même de capacité. En sens contraire, voy. *La Vie Financière*, 27 avril 1912. Compte rendu de l'exercice 1911 pour la Compagnie Générale des Voitures à Paris.

(2) Il suffit, pour s'en convaincre, d'examiner les statistiques du bureau des objets trouvés. En 1873, le Dépôt central recevait 10.720 objets oubliés dans les fiacres. Les derniers chiffres sont ceux publiés en 1910 par l'annuaire statistique de la ville de Paris de 1908 (p. 380 et suiv.) :

81.456 objets ont été déposés (dont 16.067 parapluies); 13.655 avaient été trouvés dans des fiacres : 5.451 ont été rendus à leurs propriétaires, et 8.204 conservés à la préfecture.

phie ; 2° à un examen portant sur tout ce qui est relatif à la profession de cocher, sur la connaissance des règlements administratifs applicables aux voitures, sur la topographie de Paris.

En cas d'ajournement, une nouvelle épreuve ne peut avoir lieu que 10 jours après (1).

Enfin les cochers autres que les cochers de voitures de place, qui justifient de l'exercice ininterrompu pendant cinq années de cette profession à Paris, peuvent obtenir le diplôme de capacité professionnelle sans nouvel examen.

Pour les conducteurs de voitures automobiles, il existe d'autres prescriptions qui s'ajoutent à celles concernant les cochers de voitures hippomobiles.

Les chauffeurs doivent avoir un « certificat de capacité » délivré par le Préfet du département de leur résidence, après avis favorable du service des Mines. Cet avis favorable du service des Mines est subordonné à un examen sur la conduite et l'entretien des véhicules automobiles au point de vue théorique et au point de vue pratique.

Chaque certificat de capacité est identifié par

---

(1) Art. 61, ord. du 10 juillet 1900. — Le diplôme de cocher semble avoir été créé en 1888. Voyez un article du journal *Le Temps* du 26 août 1886, qui en attribue l'invention à M. Viguier, conseiller municipal du XVIIe arrondissement.

L'ordonnance du 23 août 1888, art. 1, 2, 3, 4, 5, 6, précise les conditions d'examen qui sont encore les mêmes aujourd'hui.

une photographie du conducteur à qui il est délivré ; enfin, il est valable pour toute la France (1).

Telles sont les conditions imposées à toute personne qui veut exercer la profession de cocher ou chauffeur à Paris.

Toutefois, les cochers et les chauffeurs qui ont ainsi l'autorisation de conduire des voitures de place dans Paris, doivent se soumettre à d'autres prescriptions très nombreuses, relatives soit à leur service ou soit à la circulation (2).

Examinons les obligations et les interdictions relatives à leur service.

Lorsqu'un voyageur monte dans une voiture de place, les cochers doivent remettre spontanément un bulletin indicatif du numéro et du tarif de leur voiture à la personne qui vient d'y monter.

Dans le cas où des voyageurs loueraient les cochers pour un travail non prévu par le tarif réglementaire (3), ceux-ci sont tenus d'en informer spontanément les voyageurs et de traiter de gré à gré.

---

(1) Le certificat français de capacité pour la conduite de voitures automobiles est également valable en Italie, en Hollande, en Suisse, en Algérie (et réciproquement) et en Belgique. — L'examen comporte l'acquittement d'un droit de 20 francs (réduit à 2 fr. 50 pour les salariés) qui est acquis à l'Etat, même en cas d'échec (Loi du 31 déc. 1907).

(2) Pour ces dernières, cf. Sect. suiv.

(3) Ne sont pas contraires aux tarifs réglementaires, le fait de s'arrêter en route, le fait de fixer un itinéraire allongé au cocher, ou celui de laisser monter ou descendre un voyageur en route. Dans tous ces cas, le conducteur doit se conformer au désir exprimé par le voyageur, sans modifier en aucune façon le tarif applicable.

Les cochers des voitures de place ne peuvent exiger le paiement d'avance de leur travail que lorsqu'ils ont à conduire des voyageurs aux gares de chemins de fer, théâtres, ou lorsqu'ils sont retenus à proximité d'une gare ou de tout autre établissement où il est notoire qu'il existe plusieurs issues.

De nombreuses autres interdictions sont imposées aux cochers des voitures de place, notamment celles : de faire leur service en blouse ou en manches de chemise, ou dans une tenue indécente (art 64), — de se servir de fouets non montés en cravache (art. 65), — de se livrer à des actes de grossièreté ou de brutalité (art. 67), — de confier à qui que ce soit leur voiture, occupée ou libre, — de prêter les pièces réglementaires des voitures, — de faire ramener leurs voitures au dépôt (art. 73), — de fumer ou de manger sur le siège de la voiture lorsqu'elle est occupée, ou à l'intérieur de la voiture en station ou gardée (art. 74), — de se tenir, hors des stations, à l'intérieur de leur voiture (art. 75), — de laver leur voiture sur la voie publique (art. 12), — de se tenir ailleurs que sur les emplacements réservés ou en double file (art. 76), — de s'absenter de la station sans l'autorisation du gardien de la paix ou du préposé à la surveillance (art. 78), — de faire manger leurs chevaux en les débridant complètement ou sans que la ration soit renfermée dans une musette attachée à la tête de l'animal (art. 79), — d'accrocher des sacs à avoine ou à fourrage extérieurement à la voiture (art. 80).

Cet exposé, volontairement incomplet, des innombrables prescriptions imposées aux cochers des voitures de place, nous montre que les réglementations de l'ancien régime, dont on critique souvent la minutie, étaient loin d'être aussi complètes que celles d'aujourd'hui.

Nous retiendrons plus particulièrement deux dernières prescriptions : la prohibition de la maraude (ci-dessous, section II) et l'obligation au travail.

« Les cochers devront marcher aux prix et con-
« ditions du tarif réglementaire : 1° aux stations,
« à toutes réquisitions du public...; 2° sur la voie
« publique, lorsqu'ils auront répondu à l'appel
« du voyageur. » (Article 81).

Cette prescription est l'une des plus importantes de la réglementation et l'une des moins observées, tout au moins en sa seconde partie.

Les cochers avaient pris l'habitude, soit d'exiger des voyageurs le paiement d'un prix supérieur au tarif déterminé par l'administration, soit de refuser de conduire les voyageurs (1). Il fallut prescrire le « travail obligatoire ». Aujourd'hui, la nécessité de cette prescription se fait moins vivement sentir à cause du grand nombre des voitures (tout au moins dans le centre de Paris) et

---

(1) Au moment de l'Exposition de 1889, l'insolence et les prétentions des cochers étaient devenues intolérables. Cf. *Journal municipal officiel*, 26 mai 1889, page 1180, col. 1.

depuis l'établissement du compteur qui proportionne le prix au trajet accompli (1).

Néanmoins, le travail obligatoire est encore la règle absolue, sauf quelques exceptions précises : En station, pour le cocher, qui a déclaré en arrivant qu'il voulait faire reposer son cheval ; de même, si les voyageurs veulent monter en nombre supérieur au nombre des places de la voiture ; ou si ces voyageurs sont en état d'ivresse, ont des bagages, des animaux, une tenue susceptibles de salir ou de détériorer la voiture (article 82). Enfin, après 10 heures du soir en hiver et minuit en été, les conducteurs ne sont pas tenus de franchir les fortifications.

Dans tous les autres cas, le cocher *doit* conduire les voyageurs : le travail est obligatoire.

SECTION II

Le Stationnement et la Maraude.

I

Le Stationnement.

Les voitures qui occupent la voie publique circulent ou stationnent. De même que la « Circulation » (ci-dessous, section III), le « Stationne-

---

(1) Remarquons néanmoins que pendant la dernière grève (1911-1912) beaucoup de cochers non grévistes exigeaient un supplément au tarif réglementaire, ou refusaient de marcher.

Une observation analogue doit être faite pour tous les cas où la demande de voitures est supérieure à l'offre (fêtes publiques, sorties des théâtres, etc.)

ment » est soumis à une règlementation précise.

La voiture de place, à la différence des autres voitures qui s'arrêtent sur la voie publique, doit être munie d'un permis délivré sur présentation d'une quittance constatant le versement de droits spéciaux de stationnement.

Le stationnement des voitures de place hippomobiles a été réglementé depuis l'origine ; celui des voitures de place automobiles n'est autorisé que depuis l'arrêté du Préfet de la Seine du 10 août 1896.

« Vu la délibération, en date du 10 juillet der-
« nier, par laquelle le Conseil municipal a auto-
« risé la création d'un service public de voitures
« automobiles au pétrole et le stationnement de
« ces voitures sur les divers corps de place éta-
« blis sur la voie publique.....

Le Préfet de la Seine arrête :

« Article 1. — Est autorisé le stationnement...

« Article 2. — *Les règlements en vigueur pour*
« *les voitures de place et de remise sont applicables*
« *aux voitures automobiles au pétrole.....* »

Il y a, pour les voitures de place, deux sortes de stationnement : le stationnement lorsque la voiture est retenue par un voyageur sur un point de la voie publique, et le stationnement de la voiture libre sur les emplacements réglementaires appelés « stationnements, corps de place et avançages ».

Le stationnement d'une voiture gardée ne peut

avoir lieu sur un point quelconque de la voie publique. Il est interdit, par exemple, à l'angle de deux rues. Pour éviter de gêner la circulation, la tête du cheval ou l'avant de la voiture doit être en retrait d'un mètre au moins sur l'alignement des immeubles de la rue transversale.

Pour la même raison, cette voiture ne peut stationner vis-à-vis d'une voiture déjà arrêtée du côté opposé dans toutes les rues qui ont moins de neuf mètres de largeur entre les trottoirs.

Enfin, lorsqu'une voiture de place n'est pas gardée, elle ne peut stationner que sur les « stationnements réglementaires ».

Pris dans cette acception, le « stationnement » est une partie de la voie publique strictement délimitée par un arrêté préfectoral. Cette partie seule de la voie publique peut être occupée par les voitures de place et par elles seulement.

Les « stationnements » comprennent trois parties :

1° Les « corps de place », au nombre de 308 et numérotés, emplacements règlementaires où les cochers libres peuvent faire stationner leurs voitures;

2° Les « avançages », qui sont (si on peut s'exprimer ainsi) des stationnements avancés.

Un « corps de place » existe par exemple à 200 mètres d'une gare ; l'agent de surveillance (1), se-

(1) Il faut entendre par là l'agent qui a dans le secteur placé sous sa surveillance l'emplacement occupé par le « stationnement ». Les agents spéciaux de surveillance des « stationnements » ont en effet été supprimés depuis longtemps (V. *supra* notre étude sur le monopole).

lon les besoins des voyageurs, tolèrera le passage des 5, 6 ou 10 premières voitures du corps de place, dans la cour d'arrivée de la gare. L' « avançage » se trouvera ainsi constitué.

3° Les « réserves » sont, au contraire, des emplacements (également précisés par l'administration) où les voitures attendent leur tour de passer sur le corps de place au fur et à mesure des vides qui se produisent (1).

Les emplacements des stationnements ne sont pas fixés au hasard. De multiples formalités précèdent leur constitution. Tout d'abord, ils sont établis sur les demandes ou pétitions des habitants d'un quartier ou des conseillers municipaux. Ces demandes ou pétitions sont instruites par les soins de la Direction des affaires municipales. Elles sont soumises à l'approbation :

1° Du conseiller municipal intéressé ;

2° De la Direction des travaux municipaux ;

3° De la Direction d'architecture ;

4° De la Préfecture de police.

Lorsque le projet présenté a reçu l'approbation des services intéressés, il est présenté au Conseil municipal qui en délibère. Un arrêté préfectoral autorise alors la création du stationnement et en fixe les conditions.

Les mêmes formalités sont observées pour les changements, suppressions ou transferts de corps de place, avançages ou réserves déjà existants.

---

(1) Voy. l'art. 76 de l'ord. de 1900.

Bien que l'ancienne surveillance des cochers ait été supprimée, la Préfecture de police a placé, à certains stationnements importants, des employés spéciaux qui maintiennent l'ordre sur ces emplacements et empêchent les cochers de dépasser les limites fixées par l'administration (1).

Dans les quartiers excentriques, la surveillance des corps de place est assurée jour et nuit par un gardien de la paix et constitue un « Poste-Vigie ».

Malgré l'enquête préliminaire qui précède leur création, on constate avec quelque étonnement que beaucoup des stationnements sont à l'envers, c'est-à-dire que les voitures sont placées sur les « stationnements » dans le sens opposé à la circulation. Une voiture quittant la station doit tourner et couper la file voisine des voitures en circulation, alors que, dirigée dans l'autre sens, elle pénétrerait dans la file sans difficulté et sans encombrement (2).

Nous terminerons ce rapide exposé sur les stationnements en citant la proposition souvent faite

---

(1) Ces fonctions sont en général attribuées à des retraités de l'administration qui peuvent assurer ce service moyennant un faible salaire de 2 fr. 75 par jour. Ils ont en plus quelques pourboires des conducteurs (garde des voitures, soins aux chevaux, etc.). Ils sont abrités dans des kiosques vitrés édifiés par des concessionnaires qui paient un droit de location annuelle de 200 francs pour droit de publicité sur les vitres des kiosques. A l'expiration de la concession, les kiosques font retour à la ville (Renseignements communiqués par la Préfecture de Police).

(2) Exemples : boulevard Poissonnière, près la rue Poissonnière; en face le théâtre Parisiana, etc. Toutefois la dernière ordonnance de 1910 interdit aux cochers *isolés* d'aborder le trottoir autrement que dans le sens de la circulation. L'observation de cette prescription sera sans doute suffisante pour rétablir les stationnements dans le sens logique.

par les techniciens de placer les stationnements au milieu de la voie publique. Cette disposition, très usitée à Londres, offre l'avantage de diviser nettement la circulation sur la chaussée en deux parties et de faciliter l'accès des trottoirs.

II

Prohibition de la maraude

Les voitures de place qui circulent sur la voie publique sans transporter de voyageurs font souvent ce qu'en appelle « la maraude », définie par l'article 42 de l'ordonnance de 1900 « la quête de clients sur la voie publique ». La question de la maraude est très ancienne et très controversée. Faut-il l'autoriser ou faut-il l'interdire ? Quels en sont les avantages et les inconvénients ?

La dernière ordonnance parue, celle du 28 juillet 1910, adopte une solution mixte : l'interdiction absolue, sur certaines voies et à certaines heures, et, dans les autres cas, une assez grande tolérance.

Les cochers sont naturellement partisans de la maraude : ils ont, en effet, beaucoup plus de chances de trouver des voyageurs en circulant sur les voies du centre les plus fréquentées par les piétons qu'en stationnant sur les emplacements réglementaires des quartiers à circulation peu animée.

Sur ce point, les ordonnances ont varié : à cer-

taines époques elles interdisent la maraude, à d'autres elles l'autorisent.

L'ordonnance du 24 décembre 1857 (1) s'exprime ainsi, article 46 :

« Il est expressément défendu aux cochers dont « les voitures ne seront pas louées de les faire « stationner, même momentanément, sur aucun « point de la voie publique (2), de racoler les « passants et d'offrir leurs voitures au public par « paroles ou par gestes, de parcourir les rues « au pas ou en faisant exécuter aux voitures sur « la même ligne un va et vient, tous actes consti- « tuant la maraude qui leur est formellement in- « terdite. »

L'ordonnance du 26 mai 1866, en son article 5, reproduit à peu près la même définition et conclut également à l'interdiction.

La Chambre syndicale, en 1894, a donné un long commentaire sur la maraude : l'interdiction de la maraude, qui date de plus de deux cents ans, est une mesure surannée qui ne saurait être appliquée de nos jours, avec des conditions de circulation toutes différentes. La concurrence de tous les autres moyens de transport oblige les loueurs de voitures de place à chercher la rémunération de leur exploitation, non pas dans la perception abusive et contraire à tout droit d'un prix

---

(1) Cf. dans le même sens, les arrêts des 26 juillet 1623, 27 octobre 1654, 11 janvier 1655, l'ordonnance du 20 décembre 1705.

(2) Autre que les stationnements règlementaires.

supérieur au tarif, non pas dans l'impossible attente au stationnement d'un voyageur problématique, mais au contraire dans la multiplicité des courses, dans l'abaissement des tarifs, dans la facilité la plus grande offerte au public d'avoir à tout instant des voitures à sa disposition.

Plusieurs arguments sont invoqués en faveur de l'autorisation de cette pratique : l'argument théorique de l'impossibilité de faire stationner toutes les voitures sur des stationnements insuffisants en nombre et en capacité; la comparaison entre le sort réservé aux voitures de place et aux voitures de maître, par exemple, qui n'ont à supporter aucune taxe et aucune interdiction.

Au contraire, un seul argument est donné par l'administration pour interdire la maraude : « la maraude gêne la circulation ».

Nous admettons que c'est là un fait incontestable et que tout le monde reconnaît : mais nous prétendons également que la maraude est une nécessité et que tout le monde fait cet aveu, le Préfet de police le premier : « La maraude rend les « plus grands services au centre de Paris, où « l'espace nous est si mesuré que nous n'avons « même pas de place suffisante pour y installer « des stations (1). »

Ceci explique les dispositions toujours contradictoires des textes officiels sur la maraude. Ainsi,

---

(1) Séance du Conseil Municipal du 17 juin 1907.

en 1900, l'ordonnance du 10 juillet porte en son article 72 : « La maraude, c'est-à-dire la quête des « clients, est *interdite ;* elle pourra être excep- « tionnellement et momentanément tolérée par- « tout où les nécessités de la circulation le per- « mettront. » En d'autres termes, interdiction en principe et tolérance en pratique.

Au contraire, l'ordonnance du 10 janvier 1908 déclare : « Article 2. — La maraude *au pas*, c'est- « à-dire la quête des clients, est formellement « interdite dans les voies et aux heures ci-après....» Ce qui signifie : interdiction partielle, spéciale, et autorisation dans tous les autres cas.

Or, bien que cette disposition n'ait pas donné de mauvais résultats, 21 jours après, nouvelle décision. Le Préfet de police signait l'ordonnance du 31 janvier 1908, qui portait : « Article pre- « mier. — L'article 2 de l'ordonnance de police « du 10 janvier 1908 est rapporté.

« Article 2. — La maraude, c'est-à-dire la quête « des clients, est interdite ; elle pourra être excep- « tionnellement et momentanément tolérée par- « tout où les nécessités de la circulation le per- « mettront. » On revenait par conséquent au premier système.

Enfin, un an après, nouveau changement. L'ordonnance du 10 février 1909, que confirme l'article 13 de l'ordonnance du 28 juillet 1910, réglemente la maraude et ne l'interdit que dans certains cas.

« Dans les voies qui feront l'objet de la nomen-

« clature ci-après, et de 3 heures à 7 heures et « demie du soir, il est interdit auxdits cochers et « conducteurs, dont les voitures circuleront à « vide, de marcher de front au pas et de faire « demi-tour.

« Il leur est également interdit de se suivre en « files de plus de trois voitures, à la même « allure. »

La maraude est donc rétablie (1) pour la deuxième ou troisième fois, avec une seule restriction : elle ne peut plus se faire *au pas*.

La seconde interdiction des files de trois voitures semble au moins inutile : le cocher qui cherche un client n'a guère l'habitude, qui serait contraire à son intérêt, de suivre la voiture libre d'un cocher voisin qui poursuit le même but.

Dans la pratique, en réalité, le règlement n'est observé en aucune façon. Les agents, trop peu nombreux, ne peuvent songer à verbaliser contre un cocher alors que dix, autour de lui, sont dans le même cas. D'autre part, les contraventions pour maraude sont trop souvent suivies de mesures d'indulgence qui manquent leur but et énervent la répression. Ce défaut de répression rend l'agent indifférent, d'autant plus que le public ne proteste pas contre la maraude. Le voyageur est

---

(1) Les membres du Conseil Municipal ne sont d'ailleurs pas d'accord sur l'utilité de ce rétablissement partiel de la maraude. Voy. notamment sur *Excelsior*, n° du 4 décembre 1911, article de M. Adrien Oudin, conseiller municipal, sur la suppression de la maraude.

heureux de trouver à sa portée, quand il en a besoin, une voiture qui passe devant lui, sans avoir à aller la chercher sur une station dont il ignore, la plupart du temps, la situation exacte, même dans son quartier, ou qu'il n'est pas assuré de trouver garnie de voitures, ou enfin trop distante de l'endroit où il se trouve.

A notre avis, la véritable solution de la question de la maraude a été donnée par cette déclaration du Préfet de police : « Ce que je ne peux pas « admettre, c'est la maraude au pas et de compa- « gnie. Trois voitures marchant au pas et sur la « même ligne arrêteraient en effet toute la circu- « lation d'un boulevard. Dans tous les autres cas, « je dois être tolérant et je le suis. La population « parisienne, d'ailleurs, me saurait mauvais gré « de porter atteinte à cette coutume (1). »

Cette déclaration du Préfet de police n'est peut-être pas conforme à la solution réglementaire adoptée, mais c'est la solution pratique appliquée.

SECTION III

Les conditions de transport et de circulation.

Toutes les voitures de place sont soumises aux prescriptions générales sur la circulation contenues dans les articles 4 à 9 de l'ordonnance du

---

(1) Séance du Conseil Municipal du 17 juin 1907.

10 juillet 1900 et dans l'ordonnance du 28 juillet 1910.

Pour assurer la liberté et la sûreté de la circulation, tous les conducteurs de voitures doivent obéir à toute injonction des gardiens de la paix, et, notamment, s'arrêter à leur premier signal.

La circulation est entièrement libre, sous réserve de l'observation des règlements de la circulation. Néanmoins, certaines voitures, certains groupes ou détachements ont un droit de priorité, c'est-à-dire ont le droit de passer les premiers.

Ainsi les voitures de place s'arrêteront obligatoirement pour laisser la voie libre sur le passage *des tramways ;* de même elles devront se garer au premier avertissement, consistant en un coup de piston-corne, pour laisser la voie libre sur le passage des pompes à incendie et de leurs accessoires.

Enfin, il leur est expressément défendu de couper les convois funèbres, les détachements de troupes, les files des jeunes écoliers traversant en rang les voies publiques.

Ces quelques exceptions, basées sur des considérations générales d'intérêt public étant écartées, nous pouvons dire que tous les véhicules sont soumis à un ensemble de règles qui dirigent, assurent et facilitent autant que possible la circulation à Paris.

Nous étudierons ces règles et examinerons en même temps les critiques qui leur ont été adressées et les améliorations proposées.

I. La circulation à droite.

« Le conducteur d'un véhicule quelconque doit, « toutes les fois qu'il n'y a pas d'obstacles, pren- « dre la partie de la chaussée qui se trouve *à sa* « *droite,* alors même que le milieu de la chaussée « est libre.

« Aussitôt que l'obstacle qui l'a forcé à dévier « à gauche est dépassé, il doit reprendre sa « droite.

« Dans tous les cas, les conducteurs doivent « doubler à gauche toutes les voitures, excepté « les tramways, qui doivent être doublés à droite « lorsque les voies de tramways occupent le « centre de la chaussée (1). »

Ainsi la circulation à Paris et en France se fait à droite (2).

Le sens de la circulation n'est pas le même dans tous les autres pays d'Europe.

Elle se fait à droite :

En Allemagne (pour les trains également) ; en Autriche, pour la Carinthie, le Tyrol et Küstenland (mais avec la circulation à gauche dans toutes les autres régions) ; en Belgique, en Danemark, en Espagne ; en Italie, sauf de nombreuses excep-

---

(1) Ordonnance de police du 10 juillet 1900, article 4.

(2) Sauf sur les chemins de fer où, chacun le sait, la circulation se fait à gauche.

tions pour les villes de Gênes, Milan, Parme, Rome, Turin, où l'on croise à gauche et dépasse à droite ; dans le grand duché de Luxembourg ; dans les Pays-Bas ; en Suisse.

Elle se fait au, contraire, à gauche :

Dans les villes d'Italie et les régions d'Autriche précédemment citées, en Angleterre et au Portugal.

Quelle est la meilleure solution ? Depuis quelques années, on propose d'établir la circulation à gauche, qui présente, de l'avis de ses partisans, de nombreux avantages. Au contraire, en Autriche, dans les régions où la circulation est à gauche, on songe à la ramener à droite. D'où viennent ces divergences ?

M. Louis Barthou, alors ministre des Travaux publics, déposait sur cette question un rapport en date du 28 mai 1909 et instituait, par un décret du 1er juin 1909 (*Journal officiel*, 6 juin), une commission chargée d'élaborer un « Code de la Route ».

Après deux ans de travaux et d'enquête, cette commission vient de déposer un projet de Code de la Route et conclut nettement à l'adoption de la circulation à gauche (1).

---

(1) A la séance de clôture de la conférence internationale des automobiles, M. Millerand, ministre des Travaux publics, a terminé sur ces mots : « J'espère qu'un jour viendra où, sur les routes de France, nous « verrons, comme sur toutes celles d'Angleterre, des écriteaux portant « l'indication : « Keep to the left ».

(Ces renseignements sur la circulation à droite ou à gauche nous ont été communiqués par l'Automobile-Club de France, section du tourisme).

Avec la circulation à gauche, les conducteurs auraient toujours leur véhicule ou leur monture entre eux et la route libre et seraient, par conséquent, beaucoup mieux protégés qu'avec la circulation à droite ; celle-ci nécessite leur présence sur le point le plus dangereux de la route, celui du croisement ou du dépassement.

Ce projet de Code de la Route, avec circulation à gauche, bien qu'officieux encore, a déjà provoqué de très vives protestations. M. le président de la France hippique signale par exemple la difficulté pour le conducteur à pied « d'attirer » à lui son attelage (circulation à gauche). Il lui est beaucoup plus facile de le faire « appuyer » (circulation à droite). Avec la circulation à gauche, si l'attelage prend peur, il se rejettera violemment du côté opposé à la voiture qui passe (c'est-à-dire du côté gauche), par conséquent écrasera infailliblement son conducteur placé à gauche.

Les fonctionnaires de la Préfecture de police ne sont pas moins opposés à tout changement du sens de la circulation. Ils déclarent que :

1° On ne peut changer les habitudes séculaires des hommes et des animaux sans s'exposer aux plus graves accidents ;

2° La sécurité relative de la circulation chaotique actuelle est préférable au danger constant de cette circulation rationnelle ;

3° La charretier placé à gauche et circulant à gauche n'ayant plus rien à craindre de ce côté ne fera pas appuyer sa voiture à gauche ; au con-

traire, avec la circulation à droite, sa sécurité personnelle l'oblige à pousser sa voiture vers la droite ;

4° Enfin, en Angleterre, où la circulation à gauche est la règle, il y a une énorme proportion de tués dans les accidents.

Ce dernier argument n'est pas très probant, d'autant plus que le pourcentage des accidents ne peut être établi pour Londres et Paris, les statistiques exactes du nombre des voitures faisant défaut (1).

La discussion reste ouverte. A notre avis, il semble difficile de faire entrer en vigueur le principe de la circulation à gauche sans une longue période d'essais pendant laquelle le nombre des accidents sera vraisemblablement très élevé.

II. Les croisements.

« Lorsque deux voitures se présenteront simul-
« tanément pour franchir un croisement de rues,
« l'ordre de passage se règlera comme suit :

« La priorité sera accordée à la voiture suivant
« une grande voie. Le conducteur de la voiture

---

(1) *Nombre des accidents de personnes :*

A Londres. — En 1908, 19.377 accidents : 19.033 blessés, 344 tués. — En 1909, 18.212 accidents : 17.890 blessés, 322 tués.

A Paris. — En 1908, 19.730 accidents : 19.496 blessés, 234 tués. — En 1909, 19.083 accidents : 18.854 blessés. 229 tués.

(V. le rapport cité de M. E. Massard).

« sortant de l'autre voie devra ralentir... Dans « les croisements de voie d'égale largeur, tout « conducteur devra ralentir sensiblement et céder « le pas au véhicule qui vient vers sa droite. » (Art. 8 de l'ord. du 28 juillet 1910.)

Les « prises de flanc », avec la rapidité de la circulation, sont les accidents les plus fréquents et les plus à craindre. Dans les rues où il n'existe pas de pans coupés, les voitures s'accrochent très souvent; les tribunaux admettent, en règle générale, que le « tamponneur » a tort. Pourquoi cette jurisprudence qui semble contraire au règlement ci-dessus, qui devrait seul déterminer les responsabilités? Et ce, d'autant plus que le principe exposé est excellent : le conducteur cède le pas au véhicule qui vient vers sa droite, et n'est plus obligé, par conséquent, de surveiller sa gauche et sa droite. Il n'a plus qu'à éviter les voitures menaçant son flanc droit, auxquelles il cédera toujours le pas, lui-même ayant le pas sur les voitures venant à sa gauche.

Les tribunaux déclarent le « tamponneur » responsable en se basant sur un autre principe de la circulation. Chaque conducteur doit être maître d'arrêter instantanément sa voiture en cas de danger. Le tribunal présume que le « tamponneur » marchait à une vitesse exagérée. Il faut observer également que, dans la plupart des cas, il serait impossible de déterminer la responsabilité réelle de chacun des conducteurs, d'après les principes de l'article 8 ci-dessus.

III. Les départs, les arrêts, les changements de direction, la vitesse.

« Tout conducteur d'un véhicule devant s'arrê-
« ter ou ralentir doit donner un signal à ceux qui
« suivent, soit en levant le fouet, soit en étendant
« la main. Quand il tourne ou se met en marche,
« *il doit* indiquer, avec le fouet ou la main, la di-
« rection qu'il se propose de prendre (à moins que
« la voiture ne soit munie d'un signal avertisseur
« remplissant le même objet) ».

Cette prescription ne date que de 1910 (Ord. du 28 juillet, art. 9). Bien avant que cette ordonnance ne soit rendue, les conducteurs, à Paris, avaient pris l'habitude, dans leur propre intérêt, d'employer des signaux analogues. Ils arrivaient ainsi à éviter de très nombreux accidents.

En même temps qu'ils tiennent compte de l'obligation de faire un signal avant de tourner, les conducteurs doivent prendre une allure très modérée s'ils tournent à droite, c'est-à-dire en passant près des trottoirs. Si, au contraire, ils tournent à gauche, il doivent prendre le tournant le plus large possible. Ces prescriptions sont trop simples pour qu'il soit nécessaire de s'y arrêter.

Il n'en est pas de même de celles concernant la vitesse des voitures, qui donnent lieu à de nombreuses contraventions toujours discutées.

Les règlements interdisent, en effet, de dépasser

certaines vitesses, variables suivant les différents points de la capitale.

D'une façon générale, tous les véhicules doivent être conduits au pas dans les endroits considérés comme encombrés (marchés, voies étroites, abords des écoles et théâtres (à l'entrée et à la sortie), concerts, etc.); — dans les endroits considérés comme dangereux (voie en pente rapide, obstacles à la circulation, croisements, tournants); — enfin, dans les endroits où une surveillance est nécessaire (passage des fortifications) (1).

Sur les autres points de la voie publique, la vitesse est fixée :

1) *Pour les voitures automobiles*, par l'article 31, alinéa 3 de l'arrêté du 10 septembre 1901 :

« La vitesse... ne pourra en aucun cas dépasser « celle de 20 kilomètres à l'heure dans les agglo- « mérations ».

2) *Pour les voitures hippomobiles*, par l'article 13 de l'ordonnance de 1900 : « Il est défendu, sur les « voies publiques, de faire galoper les bêtes de « trait ou de lutter de vitesse ».

D'une manière très générale, on exige que les conducteurs soient toujours maîtres d'arrêter leur voiture dans un espace restreint, et on interdit

---

(1) Article 5 de l'Ordonnance de 1900. — L'article premier de l'ordonnance du 28 juillet 1910 ajoute à cette nomenclature l'obligation de ralentir ou d'arrêter à proximité des arrêts fixes ou facultatifs des tramways lorsque des voitures ou des trains s'y trouveront arrêtés pour prendre ou laisser des voyageurs.

formellement « toute allure exagérée ou dange-
« reuse, selon les circonstances (1) ».

Les infractions pour excès de vitesse se bornent, en général, pour les cochers, à des contraventions et à de faibles amendes; mais le Préfet de police a, pour réprimer les excès de vitesse des chauffeurs, des pouvoirs très précis qui lui sont donnés par l'article 32 du décret du 10 septembre 1901 : « Après deux contraventions dans l'année, les « certificats de capacité délivrés en vertu de l'ar-
« ticle 11 du présent règlement, pourront être « retirés par arrêté préfectoral, le titulaire enten-
« du, et sur l'avis du service des mines (2) ».

IV. La circulation exceptionnelle sur certaines voies.

Alors que l'ordonnance de 1900 ne s'occupait que de la circulation spéciale aux abords des champs de course, des cimetières et de l'avenue des Champs-Elysées, l'ordonnance de 1910 essaie

---

(1) Cf. article 13 précité, alinéa 3 et comparez l'article 14 du Décret du 10 mars 1899, ci-dessous, note 2.

(2) L'application, en juillet dernier, de cet article, le retrait des permis de 10 chauffeurs, ont amené de très vives protestations basées principalement sur cette idée que la constatation de la vitesse exacte d'un véhicule est le plus souvent impossible et laissée à l'arbitraire. On faisait, en outre, observer que la plupart des automobiles, à Paris, marchaient à une vitesse supérieure à la vitesse réglementaire, et qu'au surplus des accidents étaient occasionnés, même à la vitesse légale.

M. Joltrain, inspecteur divisionnaire de la circulation à la Préfecture de police, donnait dernièrement son avis sur cette question dans les termes suivants :

« Il avait été question, ainsi que dans certaines localités, où des maires

résolument d'améliorer la circulation, à l'intérieur même de Paris, par des dispositions particulières applicables seulement sur certaines voies nominativement désignées.

Ces dispositions consacrent officiellement les essais de différents systèmes : le système appelé sans raison « Système Eno » (1), la circulation à sens unique et les carrefours à giration.

---

ont pris des arrêtés draconiens, de limiter à 12 kilomètres la vitesse des automobiles à Paris... Je ne suis pas partisan de cette mesure.

« Il y a des heures et des quartiers où, sans aucun danger, les automobiles peuvent filer à plus de 12 kilomètres à l'heure. Il y en a d'autres où elles ne doivent pas dépasser la vitesse d'un homme au pas. Si on limite leur allure à un chiffre de kilomètres unique et qu'il se produise un accident, le chauffeur répondra : « J'allais à 12 à l'heure : j'observais le règlement ». Et puis, comment prouvera-t-on la vitesse ? C'est une question d'impression et d'appréciation.

« Il serait donc, à mon sens, dangereux de limiter la vitesse, et nous sommes mieux armés avec le décret du 10 mars 1899.

« En effet, l'article 14 de ce décret dit ;

« Le conducteur devra rester constamment maître de sa vitesse. Il ra-
« lentira ou même arrêtera le mouvement, toutes les fois que le véhicule
« pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la cir-
« culation. La vitesse devra être ramenée à celle d'un homme au pas dans
« les passages étroits ou encombrés ».

« J'estime que cet article 14 vaut mieux pour l'autorité que toutes les limitations de vitesse.....

« D'autres mesures s'imposent, plus efficaces. Il faudrait que les sanctions qui frappent les délinquants fussent plus dures.

« C'est dans la rigueur des juges et la sévère application de la peine édictée par eux que l'on trouvera le remède. Il en est un autre que nous appliquons avec succès.

« En vertu de l'article 32 de l'arrêté préfectoral, tout chauffeur puni de deux contraventions se voit enlever son permis de conduire. Depuis l'application de ce règlement, j'ai constaté une diminution de 100 procès-verbaux pour excès de vitesse. » Cf. *La Patrie*, n° du 1er juin 1912 — Voy. également la Loi du 17 juillet 1908 qui aggrave dans certains cas la responsabilité des chauffeurs qui ont occasionné un accident en créant le « Délit de fuite ».

(1) Nous nous permettons de parler ainsi des théories émises par M. Eno en nous autorisant de l'opinion de M. Emile Massard qui dit, au début de son rapport sur la circulation : « Puisque le nom de M. Eno tombe « sous notre plume, disons, une fois pour toutes, qu'il n'y a pas de système spécial à M. Eno ».

Une question se pose néanmoins : Pourquoi a-t-on longuement parlé du

a) *Le système Eno.*

La rue la plus encombrée de Paris était, il y a deux ans, la rue de la Paix. Cet encombrement permanent ne provenait pas d'une circulation intensive, mais des stionnements prolongés de nombreuses voitures appartenant à la riche clientèle qui fréquente dans cette rue.

Pour permettre une circulation normale à cet endroit, on essaya de jalonner cette rue de gardes municipaux à cheval. On décida en même temps que les voitures montant (direction de l'Opéra) ou descendant (direction place Vendôme) ne pourraient plus accoster indifféremment tel ou tel trottoir. Les voitures montant ne pouvaient s'arrêter que contre le trottoir qui se trouvait à leur droite et l'avant de la voiture tourné dans la direction de l'Opéra ; les voitures descendant stationnaient contre l'autre trottoir et en sens inverse.

---

système Eno, s'il n'existe pas? Cela vient d'une confusion. M. Philps Eno, un très riche américain, s'efforce, depuis dix ans, d'améliorer la circulation à New-York, et pour y arriver, il préconise un système spécial, appelé « Système Eno ». En réalité, ce système n'est pas un systeme *de circulation*. M. Eno prétend, en effet, améliorer la circulation par « l'éducation des cochers ». Dans ce but, il publie et distribue aux cochers des brochures remplies de conseils, d'observations, et il assure que ce procédé permettra, lorsque leur éducation sera terminée, c'est-à-dire lorsque tous les conducteurs connaîtront parfaitement les règlements, de réduire dans des proportions considérables les agents du service de la circulation. (Cf. son livre paru en 1908 : « Street traffic Regulatio »).

Notre administration ne semble pas croire à l'excellence du système.

Les candidats au permis de circulation doivent, à Paris, connaître les règlements. L'examen passé, il semble bien improbable que la distribution des règlements en assure la connaissance! (Voyez *Paris Journal*, n° du 28 novembre 1909, et *Le Matin*, n°s des 1, 2 et 4 décembre 1909).

C'est à propos du jalonnement de cette rue par des gardes à cheval qu'on a parlé du système de l'Américain Philps Eno. Venu à Paris pour s'instruire de nos règlements en matière de circulation, il eut plusieurs entrevues avec le Préfet de police. A la suite de ces entretiens, M. Lépine décida d'expérimenter dans la rue de la Paix la solution préconisée par M. Eno.

On a prétendu à tort que c'était une innovation, puisque les gardes à cheval étaient employés depuis longtemps à Berlin et à Vienne. L'essai de gardes à cheval, tenté rue de la Paix, n'avait d'autre but que d'assurer une plus grande visibilité aux agents chargés de diriger la circulation.

Le système, excellent dans la pratique, fut néanmoins vite abandonné, parce que l'immobilité prolongée imposée aux hommes et aux chevaux occasionnait de trop nombreuses exemptions de service et indisponibilités.

On a donc supprimé les gardes à cheval et adopté un nouveau système : « Les voitures ne « pourront stationner dans la rue de la Paix que « sur deux files, du côté des numéros impairs de « ladite rue, et sur une seule file du côté des nu- « méros pairs ».

Lorsque les files réglementaires sont complètement occupées, les voitures supplémentaires doivent aller stationner sur la place Vendôme, du côté des numéros pairs. Ces prescriptions ont permis de dégager complètement le milieu de cette rue où la circulation, quoique difficile, est désormais possible.

b) *La circulation à sens unique.*

Comme son nom l'indique, la circulation à sens unique est un système qui consiste, dans une rue donnée, à autoriser seulement la circulation des voitures allant dans une seule direction déterminée.

Il est facile de comprendre les avantages de ce système qui permet d'éviter des accrochages fréquents dans les voies très encombrées et double l'écoulement des voitures à tous les carrefours.

Il présente l'inconvénient de ne pouvoir être établi que pour des artères sensiblement parallèles et reliées entre elles (1).

Depuis un an, on tend à en généraliser l'application qui donne les meilleurs résultats. L'ordonnance du 28 juillet 1910 prescrit déjà la circulation à sens unique pour seize grandes voies (article 31).

c) *Les carrefours à giration.*

Sous ce titre un peu inattendu, on désigne le système édicté par l'article 27 de l'ordonnance de 1910, pour la circulation sur les places :

« ... Sur toutes les places au centre desquelles « il existe un refuge, un square ou un monument

---

(1) Néanmoins, il sera avantageusement appliqué pour servir de dégagement à des carrefours encombrés. Exemple : dégagement du carrefour *Rivoli-Sébastopol* par la rue Pernelle.

« public, les voitures devront traverser en tenant « toujours leur droite, et en contournant le re- « fuge, le square ou le monument ».

C'est un procédé analogue à celui de la circulation à sens unique.

Sur l'initiative du Préfet de police il a été mis à l'essai pour la première fois en 1907, sur la place de l'Etoile. A la suite des remarquables résultats obtenus, le carrefour à giration (1) fut établi officiellement.

Les voitures, au lieu de se croiser en tous sens, de s'enchevêtrer et de créer des encombrements, suivent des tracés circulaires parallèles. Elles entrent et sortent tangentiellement à la circonférence de circulation.

Ce système est parfait, à condition que chaque conducteur garde rigoureusement la droite et ne cherche pas à couper les lignes pour gagner du temps.

Le carrefour à giration présente encore l'avantage de ne nécessiter qu'un ou deux agents placés au centre pour assurer l'application de la prescription de l'article 27 précité.

---

(1) Cf. Ord. du 10 janvier 1908, art. 7, et Ord. du 10 février 1909, art. 8.— Une controverse très vive s'est élevée entre M. Eno et l'architecte parisien, M. Hénard, sur la priorité d'invention des carrefours à giration. Voy. à ce sujet le journal *L'Architecture*, de juin 1906 et les explications complémentaires de M. Hénard dans le rapport *supplementaire* de M. Massard au Conseil municipal (juillet 1910), page 44.

SECTION IV

Les Tarifs.

Le tarif est une des caractéristiques des voitures de place : quel qu'ait été le régime politique, ancienne monarchie, empire ou république ; quel qu'ait été le régime privé, surveillance administrative, monopole ou liberté, les loueurs et les cochers n'ont jamais pu fixer librement le prix de leur travail ; ils ont toujours eu un tarif à appliquer et à respecter (1).

Quel est le tarif actuel ? Comment s'applique-t-il ?

Depuis quelques mois seulement, l'arrêté du Préfet de la Seine du 21 août 1911 est entré en vigueur. Il a pour but d'assurer l'application des tarifs :

« Article premier. — A partir du 1er janvier « 1912, les tarifs horo-kilométriques édictés par « les arrêtés des 22 janvier 1901, 25 janvier et « 9 août 1904, 29 janvier, 10 février et 10 avril « 1909 et 22 août 1910, *seront seuls applicables* « aux voitures de place de 2e clace.

« En conséquence, *pour assurer l'application*

---

(1) Sur le tarif, le droit de fixer un tarif, cf. ch. III, section I.

« *de ces tarifs*, toutes les voitures de place de « 2e classe devront, à partir du 1er janvier 1912, « être munies obligatoirement de compteurs con- « trôleurs satisfaisant aux conditions qui ont été « antérieurement déterminées par l'administra- « tion. »

Les arrêtés sus visés ont tous pour objet la tarification horo-kilométrique : l'arrêté du 22 août 1911 déclare que ces tarif seront les seuls applicables : il en résulte, comme conséquence, que les compteurs deviennent obligatoires parce qu'ils peuvent seuls assurer l'application de tarifs horo-kilométriques.

Depuis le 1er janvier de cette année, les anciens tarifs à la course et à l'heure sont supprimés : ils avaient l'avantage de la simplicité et de l'unification. Les nouveaux tarifs au contraire, sont divisés en deux séries, suivant que les voitures de place sont « automobiles » ou « hippomobiles ». Ils présentent encore la particularité d'être uniformes pour les voitures hippomobiles transportant un ou deux voyageurs, tandis qu'ils sont variables, pour les voitures automobiles, avec le nombre des voyageurs transportés.

Avant 1911, il y avait eu de nombreuses difficultés d'application des tarifs dans les deux catégories. La plupart des voitures hippomobiles ayant un « strapontin », les cochers chargeaient trois personnes et exigeaient un supplément, le tarif ne s'appliquant qu'à un ou deux voyageurs.

L'Administration, pour mettre fin à des discus-

sions continuelles, décida que les cochers de voitures hippomobiles pourvues d'un strapontin ne pourraient refuser d'accepter « trois » personnes sans supplément.

Pour les voitures automobiles, les discussions avaient lieu lorsque les voyageurs emmenaient avec eux des enfants que les chauffeurs considéraient comme des personnes pour exiger le paiement d'un tarif plus élevé.

L'Administration dut intervenir à nouveau pour régler ce très petit détail par un arrêté préfectoral du 22 août 1910 : « Article premier. — ... Tout « enfant au-dessous de 4 ans ne sera pas compté « pour une personne. »

Sauf cette différence relative au nombre des voyageurs, les tarifs sont établis sur des bases analogues : ils se composent de deux parties. La première partie est fixe, indivisible. Elle s'élève à 0 fr. 75 et correspond à un parcours déterminé et variable avec le tarif spécial auquel marche la voiture. Puis, ce premier parcours achevé, la seconde partie du tarif intervient. Elle s'ajoute à la première par unités de 0 fr. 10 qui correspondent à des distances également variables avec le tarif. En d'autres termes, le prix d'une course est égal au montant de la « prise en charge » (ou première partie du tarif) augmenté d'autant de décimes que la voiture a parcouru d'unités de distance, le parcours correspondant à la prise en charge une fois effectué.

I. Le tarif des voitures hippomobiles.

Les arrêtés des 7 juin 1890, 22 janvier 1901 et 25 janvier 1904 déterminent ce tarif de la manière suivante :

Voiture (de place) à 2 places.

MUNIE DU TAXIMÈTRE

Tarif de jour dans Paris et hors de l'enceinte fortifiées :
0 fr. 75 pour 1.200 mètres ou pour 9 minutes d'occupation.
0 fr. 10 en plus pour chaque 400 mètres en plus ou 3 m. en plus.

Supplément : *la nuit* dans l'enceinte fortifiée (par heure ou course).....	0 50
Indemnité pour passage des fortifications (chaque passage)....	0 50
Indemnité de retour pour voitures laissées en dehors de l'enceinte fortifiée.....	1 »
Bagages : 1 colis, 0.25 ; 2 colis, 0.50 ; 3 colis et plus....	0 75

Définition des services de jour et de nuit.

DANS PARIS	SERVICE DE JOUR	SERVICE DE NUIT
Eté du 1er avril au 30 sept.	de 6 h. du matin à minuit 30	de minuit 30 à 6 h. du matin
Hiver du 1er oct. au 31 mars.	de 7 h. du matin à minuit 30	de minuit 30 à 7 h. du matin
HORS PARIS		
Eté du 1er avril au 30 sept.	de 6 h. du matin à minuit	de minuit à 6 h. du matin
Hiver du 1er oct. au 31 mars.	de 7 h. du matin à 10 h. du soir	de 10 h. du soir à 7 h. du matin.

Les indemnités dues au cocher pour service de nuit, passage des fortifications, bagages, sont indiquées par le compteur dans un guichet intitulé « suppléments ».

La somme due par le voyageur se compose du chiffre indiqué au guichet « prix à payer » auquel il faut ajouter celui du guichet « suppléments ».

La lecture de ce tarif permet d'en comprendre

aisément le fonctionnement. Il s'applique soit au temps écoulé, soit à l'espace parcouru.

Lorsque la voiture marche à une vitesse inférieure à 8 kilomètres à l'heure, ou stationne, le compteur fonctionne suivant le temps écoulé : c'est la marche « horaire ». Si la vitesse de la voiture dépasse 8 kilomètres à l'heure, le compteur devient « kilométrique », la somme à payer augmente de 0 fr. 10 toutes les fois que la voiture à parcouru 400 mètres. Ces deux marches différentes du compteur sont obtenues actuellement par un déclanchement effectué par le conducteur. Ce déclanchement fait apparaître un « voyant rouge » ou un « voyant bleu » suivant que la marche du compteur est kilométrique ou horaire : le voyageur peut ainsi contrôler très facilement (1).

---

(1) Cependant beaucoup de voyageurs étaient trompés soit par ignorance de ces dispositions, soit par suite de leur inattention dont profitait le cocher.

Aussi, dans un arrêté récent, le préfet de la Seine a édicté de nouvelles prescriptions à ce sujet en même temps qu'il modifiait le tarif sur certains points.

« 1° A dater du 1er juin 1912, les deux postes, kilométrique et repos (voyant rouge et voyant bleu), seront supprimés dans les compteurs des voitures hippomobiles de 2e classe. Ces appareils ne comporteront plus qu'un seul poste horo-kilométrique ;

« 2° A partir de la même date, les dispositions de l'arrêté du 25 janvier 1904 (article 1er), relatif à la fixation du tarif *maximum* des voitures de place hippomobiles de 2e classe, seront modifiées comme suit :

« *Prix du jour. — Voitures à deux places.* — Pour les premiers 1.200 mètres ou neuf minutes d'occupation, attente ou marche lente, 0 fr. 75.

« Après cette première période d'occupation, progression du prix à payer à raison de 0 fr. 10 par 400 mètres ou trois minutes d'occupation, attente ou marche lente, toute fraction commencée étant due en entier.

« 3° *Indemnité au passage des fortifications.* — Pour toutes les voitures, 0 fr. 50.

« Cette indemnité est supprimée quand le voyageur ramènera la voiture dans Paris.

« L'indemnité fixe de retour de un franc est supprimée et remplacée

Remarquons enfin, à propos de ce tarif, que la « prise en charge » indivisible (0 fr. 75), est due même si la voiture n'a pas accompli un trajet de 1.200 mètres ou stationné 9 minutes (1).

---

par une indemnité de 0 fr. 25 par kilomètre à parcourir à vol d'oiseau et et suivant la carte délivrée par la préfecture de la Seine » (Cf. rapport Alpy au Conseil municipal, 15 février 1912).

(1) Une décision en sens contraire a été longuement rapportée sous le titre : « A quoi donnent droit 15 sous de taxi », par le journal *Le Matin*, n° du 10 octobre 1911. Il s'agissait en l'espèce d'une voiture automobile qui avait « chargé » un voyageur et qui s'était trouvée immobilisée après 20 mètres de parcours par la rupture de la bielle du moteur. La compagnie réclamait la somme de 0 fr. 75, acquise, suivant elle, par le seul fait de la « prise en charge ». Le juge de paix rejetait cette demande, en admettant la divisibilité du prix initial pour les motifs suivants :

« Attendu, conséquemment, que lorque le chauffeur ou le cocher d'une voiture de place est mis par un *événement fortuit* dans l'impossibilité de remplir, dans les délais normaux, les obligations du contrat de transport intervenu entre les parties, ce locateur de transport ne peut équitablement exiger du voyageur *que le prix des fractions de parcours entièrement accomplies*, c'est-à-dire le chiffre indiqué par le taximètre, déduction faite du prix de la fraction de parcours non encore achevée :

« Or, attendu qu'il est constant, en fait, ainsi que cela ressort des explications contradictoires des parties, que le sieur X... prit le taxiauto, conduit par le chauffeur K..., en vue de se faire transporter au Palais-Bourbon où il devait être rendu pour l'ouverture de la séance ; que le demandeur ne conteste pas *qu'après avoir parcouru quelques mètres et en tout cas avant l'achèvement de la première fraction kilométrique* le moteur de sa voiture automobile cessa de fonctionner et qu'il fut mis dans l'impossibilité d'accomplir, dans les délais normaux, l'obligation de transport qu'il avait contractée ;

« D'où il suit qu'aucune fraction de parcours n'ayant été franchie au moment de la panne du moteur dont il s'agit, K... est mal fondé à réclamer les 75 centimes marqués... »

Comment concilier cette décision avec les tarifs fixant à 0 fr. 75 la prise en charge *indivisible* ?

Le conducteur a conclu avec le voyageur un contrat de transport. Or, par suite d'un événement fortuit, le conducteur n'a pas rempli les obligations contractées : il ne saurait exiger que le voyageur soit seul contraint à remplir les siennes, c'est-à-dire à payer le prix du transport.

Au contraire, un voyageur qui se ferait conduire à une distance d'un kilomètre alors que la prise en charge de 0 fr. 75 lui donne droit à un parcours de 1.200 mètres, ne pourrait se refuser à payer 0 fr. 75. En effet, le conducteur aura exécuté les obligations nées du contrat de transport intervenu entre les parties : le voyageur devra se conformer au tarif qu'il connaît et verser intégralement les 0 fr. 75 qui correspondent à la prise en charge indivisible et indépendante du trajet effectué.

II. Le tarif des voitures automobiles.

Ce sont les arrêtés des 9 août 1904, 29 janvier, 10 février et 10 avril 1909 et 22 août 1910 qui règlent les tarifs horo-kilométriques des voitures de place de seconde classe automobiles.

L'arrêté du 9 août 1904 ayant établi un tarif maximum assez élevé pour toutes les voitures de place automobiles, les Compagnies et les loueurs de voitures, par le jeu de la concurrence, arrivèrent à établir une série de tarifs inférieurs. Pour permettre au public de connaître tous ces tarifs particuliers, les Compagnies et les loueurs les différencièrent par la couleur des drapeaux des compteurs.

Mais, comme les couleurs des drapeaux n'étaient pas réglementées, des loueurs, par ignorance ou par indélicatesse, adoptèrent des drapeaux de couleurs à peu près semblables à celles d'autres loueurs qui appliquaient des tarifs tout différents. Le public fut naturellement victime de la confusion. Le Préfet de la Seine dut prendre un arrêté (1) :

« Considérant... qu'il est devenu indispensable « de prendre des mesures pour renseigner le « public..., que la multiplicité des tarifs amène « une confusion qu'il importe de faire cesser.... »

---

(1) Arrêté du Préfet de la Seine du 10 février 1909.

« Article 1er. — Les drapeaux des compteurs « seront « de couleur blanche » et... porteront « inscrits sur les deux faces en caractères très « apparents..... le ou les prix du kilomètre, sui- « vant que la voiture comporte 1 ou 2 tarifs..... Il « devra être placé de chaque côté du siège du « conducteur une plaque portant, en caractères « très apparents, le montant de la prise en charge « avec l'indication du parcours auquel elle donne « droit. »

L'Administration eut le tort d'admettre, à côté de cette prescription générale, des exceptions pour certaines Compagnies. Celles-ci pouvaient, après autorisation, avoir un drapeau de couleur spéciale. De plus, d'autres voitures pouvaient adopter ce drapeau spécial, si elles marchaient au même tarif ou à un tarif inférieur.

Deux mois après, l'Administration se rendait compte des inconvénients résultant pour le public de la confusion inévitable de la couleur des drapeaux. Le Préfet de la Seine décidait alors de simplifier les démarcations entre les divers groupes de tarifs et de substituer une réglementation générale aux arrêtés spéciaux pris par espèce.

Ce but fut atteint par l'arrêté du 10 avril 1909 qui est encore en vigueur aujourd'hui ; l'acceptation ou le refus par la Préfecture de police des bulletins de voiture (1) est basé sur les prescriptions suivantes :

---

(1) Nous avons indiqué que les loueurs de voitures doivent déposer à la Préfecture de police un ou plusieurs exemplaires des bulletins de voi-

« 1° Les compteurs auront un *drapeau de cou-*
« *leur bleue* sur les voitures marchant aux prix
« suivants ou à des prix inférieurs :

« I. Une ou deux personnes dans l'enceinte for-
« tifiée : 0.25 le kilomètre par fractions de 0 fr. 10
« pour 400 mètres ou fraction en sus.

« II. *a*) Plus de deux personnes dans l'enceinte
« fortifiée ; *b*) quel que soit le nombre de per-
« sonnes hors l'enceinte fortifiée ; *c*) tarif de nuit
« dans Paris ou hors Paris : 0 fr. 40 le kilomètre
« par fractions de 0 fr. 10 pour 250 mètres de
« fractions en sus. »

Par application de ces dispositions, un bulletin de voiture ayant le drapeau bleu s'établit ainsi :

Voiture automobile de place à 2 places

MUNIE DU TAXIMÈTRE

Tarif n° 1

De jour, pour 1 ou 2 personnes dans l'enceinte fortifiée.

Jusqu'à 1.200 mètres..... 0.75
Par 400 mètres supplémentaires..... 0.10

Tarif n° 2

De jour : 1° pour plus de 2 personnes dans l'enceinte fortifiée.
2° quel que soit le nombre de personnes hors de l'enceinte fortifiée.

De nuit : dans ou hors Paris.

Eté, du 1er avril au 30 sept., de minuit 30 à 6 heures du matin.
Hiver, du 1er oct. au 31 mars, de minuit 30 à 7 — —
Jusqu'à 750 mètres..... 0.75
Par 250 mètres supplémentaires..... 0.10

NOTA. — Pour les tarifs 1 et 2, tout enfant au-dessous de 4 ans ne sera pas compté pour une personne.

Dans les deux tarifs indistinctement : pendant l'attente ou la

---

tures contenant le ou les tarifs qu'ils ont adoptés. Chaque bulletin porte aujourd'hui l'indication de la couleur du drapeau auquel il correspond.

marche lente, le prix progresse à raison de 3 francs l'heure par fraction de 0.10 équivalente à 2 minutes d'attente.

Suppléments

1° Passage des fortifications (sortie de Paris)..... » 50
Ce supplément n'est pas dû pour toute voiture ramenée dans Paris par le voyageur.

2° Indemnité de retour pour voiture laissée hors de l'enceinte fortifiée, y compris les bois de Boulogne et de Vincennes, par kilomètre suivant carte visée par la Préfecture de la Seine .... » 50

Bagages : 1 colis, 0.25 ; 2 colis, 0.50 ; 3 colis et plus... 0.75

Drapeau bleu.

« 2° Les compteurs auront un *drapeau de cou-*
« *leur rouge* sur les voitures marchant aux prix
« suivants ou à des prix inférieurs.

« A. *Tarif de jour :*

« I. Une ou deux personnes dans l'enceinte for-
« tifiée : 0.33 le kilomètre par fractions de
« 0 fr. 10 pour 300 mètres ou fraction en sus.

« II. *a*) Plus de deux personnes dans l'enceinte
« fortifiée ; *b*) quel que soit le nombre de per-
» sonnes hors l'enceinte fortifiée : 0.40 le kilo-
« mètre par fractions de 0.10 pour 250 mètres ou
« fraction en sus.

« B. *Tarif de nuit :*

« 0.50 le kilomètre par fractions de 0.10 pour
« 200 mètres ou fraction en sus. »

Par application de ces dispositions, un bulletin de voitures ayant le drapeau rouge s'établit ainsi :

Voiture automobile de place à 2 places

MUNIE DU TAXIMÈTRE

Tarif 1 de jour

1 ou 2 personnes dans l'enceinte fortifiée.

Jusqu'à 900 mètres ou 7 minutes 12" ..... » 75
Par 300 mètres supplémentaires ..... » 10

Tarif 2 de jour

Quel que soit le nombre de personnes hors l'enceinte fortifiée, ou plus de 2 personnes dans l'enceinte fortifiée.

Jusqu'à 750 mètres ..... » 75
Par 250 mètres supplémentaires ..... » 10

NOTA. — Pour les tarifs 1 et 2, tout enfant au-dessous de 4 ans ne sera pas compté pour une personne.

Tarif 3 de nuit

Eté, du 1er avril au 30 sept., de minuit 30 à 6 h. du matin.
Hiver, du 1er oct. au 31 mars, de minuit 30 à 7 h. du matin.

Jusqu'à 600 mètres.. ..... » 75
Par 200 mètres supplémentaires ..... » 10

Pendant l'attente ou la marche lente, le prix progresse à raison de 2 fr. 50 l'heure par fraction de 0.10 équivalente à 2 minutes 24".

Suppléments

1° Passage des fortifications (sortie de Paris)..... .. » 50
Ce supplément n'est pas dû pour toute voiture ramenée dans Paris par le voyageur.
2° Indemnité de retour pour voiture laissée hors de l'enceinte fortifiée, y compris les bois de Boulogne et de Vincennes, par kilomètre suivant carte visée par la Préfecture de la Seine..... » 50
3° Prise en charge après minuit 30 ..... » 50
4° Bagages : 1 colis, 0.25 ; 2 colis, 0.50 ; 3 colis et plus.. 0 75

Drapeau rouge.

« 3° Les compteurs auront un *drapeau de cou-*
« *leur blanche* sur les voitures marchant à un
« tarif kilométrique supérieur sur un point quel-

« conque aux prix ci-dessus indiqués pour les « deux autres drapeaux.

« Dans ce cas, et conformément aux disposi- « tions de l'arrêté du 10 février 1909 (article 1er), « le prix du kilomètre devra être inscrit sur le « drapeau. »

Par application de cet arrêté, un bulletin de voiture ayant le drapeau blanc s'établit ainsi :

Voiture automobile (de place) à 2 places.

MUNIE DU TAXIMÈTRE

Tarif de jour.

Eté du 1er avril au 30 sept., de 6 h. du matin à minuit 30.
Hiver du 1er oct., au 31 mars, de 7 h. du matin à minuit 30.

Jusqu'à 600 mètres ou 4 minutes 1/2 d'attente..... .... 0 75
Par 400 mètres supplémentaires ou 3 minutes..... 0 20

Pendant l'attente ou la marche lente, le prix progresse à raison de 4 francs l'heure par fraction de 0 fr. 20 équivalente à 3 minutes.

Tarif de nuit.

Eté du 1er avril au 30 sept., de minuit 30 à 6 heures du matin.
Hiver du 1er oct. au 31 mars, de minuit 30 à 7 heures du matin.

Plus-value pour service de nuit dans l'enceinte fortifiée par heure ou par course. . ... 1 »

Suppléments.

1° Passage des fortifications (Sortie de Paris)..... 1 »
Ce supplément n'est pas dû pour toute voiture ramenée dans Paris par le voyageur.

2° Indemnité de retour pour voiture laissée hors de l'enceinte fortifiée, y compris les bois de Boulogne et de Vincennes, par kilomètre suivant carte visée par la Préfecture de la Seine..... ..... 0 50

3e Bagages , 1 colis, 0.25 ; 2 colis, 0.50 ; 3 colis et plus.. 0 75

Drapeau blanc.

« Enfin, lorsque le tarif horaire sera supérieur

« à 2 fr. 50 (comme dans le bulletin ci-dessus par « exemple) ou lorsque la prise en charge de « 0 fr. 75, donnera droit à un parcours inférieur « à 900 mètres (pour 1 ou 2 personnes dans l'en- « ceinte fortifiée) ou à 750 mètres (pour plus de « 2 personnnes dans l'enceinte ou un nombre « quelconque hors de l'enceinte) ou à 600 mètres « (pour le tarif de nuit) *une inscription extérieure « en caractères très lisibles et très apparents, de « chaque côté du siège du conducteur, devra indi- « quer :*

« 1° Le prix de l'heure ;

« 2° Le montant de la prise de charge avec « l'indication du parcours auquel elle donne « droit (1). »

Tels sont les règlements concernant les tarifs actuels des voitures de place à Paris. Nous compléterons ces exposés sur la réglementation et sur les tarifs par un tableau comparatif des tarifs des voitures de place et autres depuis l'origine (2).

---

(1) A titre complémentaire, nous citerons les deux arrêtés préfectoraux des 22 juin et 18 octobre 1909, qui obligent les loueurs à placer les compteurs de façon que le voyageur, à l'intérieur de la voiture, puisse en apercevoir les indications et en suivre la marche. Ces arrêtés règlementent également l'éclairage des cadrans des compteurs dès la chute du jour.

Voyez également page 301, note 1, les dernières dispositions concernant les tarifs, qui ont été édictées par le Préfet de la Seine.

(2) Le premier tarif que nous ayons retrouvé s'applique plutôt à la voiture publique. Il est contenu dans un arrêt du Parlement du 25 février 1623.

Nous en donnons le texte, ainsi que celui du premier tarif spécial aux voitures de place.

a) Tarif du 25 février 1623 : « Seront en outre les fermiers des coches de « traverses tenus de fournir de bons coches et carrosses attelez de bons « chevaux, et ne pourront prendre chacun jour d'un carrosse à deux che- « vaux plus de sept livres dedans lequel il n'y aura que huit personnes

TABLEAU COMPARATIF DES TARIFS DES VOITURES DE PLACE ET AUTRES DEPUIS L'ORIGINE

Dates des règlements, ordonnances ou arrêtés	Désignation des voitures et du nombre des voyageurs. Indications des itinéraires et distinction des tarifs diurnes et nocturnes	Nature du service demandé aux voitures et prix correspondants
1623.....	Voitures à 2 chevaux pour 8 personnes.....	la journée (1), 7 livres.
—	Voitures à 4 chevaux pour 10 personnes.....	la journée, 12 livres.
—	Location d'un cheval.....	la journée, 50 sols.
—	Location d'un carrosse.....	la journée, 40 sols.
1664.....	Voitures à 1 cheval pour 4 personnes.....	la course dans Paris et à 2 lieues à la ronde, 10 sols par personne ou 40 sols pour toute la voiture.
1666.....	Voitures à 1 cheval	1re heure, 20 sols.
—	—	heures suivantes, 15 sols.
—	—	1/2 journée, 3 livres 10 sols.

« au plus, *pour aller tant par la ville* qu'es environs jusques à 3 lieues..... « et pour un carrosse tiré par quatre chevaux ne pourront prendre pour « chacun jour que douze livres, dedans lequel ils ne mettront que dix « personnes en tous tems et ne feront que treize à quatorze lieües par « jour..... et pour un carrosse sans chevaux quarante sols..... et pour « chacun cheval qu'ils loüeront sans carrosse cinquante sols par jour, « desquels droits et règlements sera mis un tableau en chaque bureau. »

b) Tarif imposé à l'association de Givry et consorts :

« ..... Lesdits de Sautour et de Givry ne pourront prendre pour cha- « cune calèche pour la première heure que vingt sols, et quinze sols pour « les autres; et pour une demi-journée trois livres dix sols, et où on se- « rait obligé d'y mettre 2 chevaux pour aller en campagne, quatre livres « 10 sols..... » Arrêt du Parlement du 3 sept. 1666.

Les indications concernant les tarifs ont été empruntées, les unes aux ordonnances et arrêts du Parlement, les autres aux ouvrages suivants :

A. Martin, *ouvr. cité*.

A journey to Paris in the year 1698, du docteur Martin Lister.

Le Voyageur fidèle, Bibl. Nation., 1716.

Livre commode de 1692, Bibl. Nation., 1716.

Séjour de Paris, par J.-C. Nemeitz, Bibl. Nation., 1717.

Journal du Citoyen, Paris, 1754.

L'Etat ou Tableau de la ville de Paris (1759 et 1760).

Almanach parisien de 1764.

(1) On a le droit d'effectuer un trajet maxima de 13 à 14 lieues.

1666.....	Voitures à 2 chevaux (1)..... ..	1/2 journée, 4 livres 10 sols.
1685.....	Voitures de la Cour (2) :	
—	Carrosses à 2 et 4 places	chaque place, 60 sols (maximum)
—	Carrosses à 6 et 8 places	chaque place, 40 sols —
—	Coches suspendus	chaque place, 30 sols —
—	Coches non suspendus.....	chaque place, 25 sols —
1692.....	Calèches attelées	1re heure, 20 sols.
—	Chaises à 2 porteurs.....	1/2 journée, 1 écu.
—	Chaises à ressort (traînées par 1 seul homme)	la journée, 1 écu.
1696.....	Voitures à 2 chevaux	1re heure, 25 sols.
—	—	heures suivantes, 20 sols.
—	—	1/2 journée, 4 livres 10 sols.
1698.....	Voitures de remise	la journée, 3 écus d'Angleterre (3).
1717.....	—	au mois, 40 louis d'or (4).
—	—	à la journée, 10, 12 et 15 fr.
Avant 1725 .	Voitures de place	les cochers demandent jusqu'à 40 et 50 sols par course, sous prétexte de la cherté des denrées.
1725.....	Voitures de place	1re heure, 25 sols.
—	—	heures suivantes, 20 sols.
1740.....	.....	1re heure, 25 sols.
—	—	heures suivantes, 20 sols.
1754.....	« Brouettes » (5)..... ..	l'heure, 12 sols.
1759.....	Carrosses	la course, 24 sols.
—	Voitures de la Cour (Paris à Versailles)	3 livres 10 sols.

---

(1) Pour aller à la campagne.

(2) De Paris à Versailles ou St-Germain.

(3) Environ 18 à 19 francs par jour. Ce tarif est indiqué par J.-C. Nemeitz, dans son *Séjour à Paris*, publié en 1717. On trouve dans cet ouvrage les premières traces du pourboire : « L'on donne au cocher qui vous a char-« rié tout le jour une pièce de 10 sols ou un peu plus, pour boire ».

(4) Un louis d'or ou pistole vaut environ 10 francs. Le prix de la voiture de remise au mois n'était que de 20 pistoles lorsque les Anglais « après « avoir fait leur paix avec la France, venoient fondre en foule dans Paris, « ne se souciant point de poignées d'argent, et faisaient enchérir toutes « choses jusqu'à un prix inconnu dès longtems ». J.-C. Nemeitz, *ouvrage cité*.

(5) Nous n'avons trouvé aucune indication du prix des brouettes avant cette date.

1759...	Voitures de la Cour (Paris à Marly)	3 livres 10 sols.
—	Carrosse (Paris à Compiègne)..	14 livres 10 sols.
—	Chaise — ..	16 livres 10 sols.
—	Carrosse (Paris à Fontainebleau)	9 livres 10 sols.
—	Chaise —	11 livres.
—	Carrosse (Paris à Choisy).. ...	pour la journée, 20 livres.
—	Chaise —	— 10 livres.
1760 (1).....		
1764.....	Carrosses de remise (en ville) ..	au mois, à partir de 350 livres.
—	— ..	à la journée, 12 à 15 livres (2).
—	— ..	à la 1/2 journée, 8 à 9 livres.
—	Carrosses de rem. (hors de ville)	à la journée, 15 livres (3).
—	Voitures de la Cour (Paris à Versailles)	18 livres.
—	Voitures de la Cour (Paris à 7 ou 8 lieues).....	24 livres (4).
—	Voitures de remise à 4 chevaux (trajet hors Paris).....	Supplément de 6 livres sur les tarifs ci-dessus.
—	Chaises à porteur	l'heure, 15 sols au minimum.
—	—	la journée, 5 à 6 livres.
—	Carrosses de place.....	1re heure, 25 sols.
—	—	heures suivantes, 20 sols.
1774 (5).....	Voitures de place (dans Paris)..	la course, 25 sols.
17 fév. 1779 .. .... (6)	Voitures de place dans Paris (tarif de jour) (7).....	la course, 24 sols.
—	—	la 1re heure, 30 sols.
—	—	les heures suivantes, 25 sols.
—	Voitures de place dans Paris (tarif de nuit) (7)	la course, 30 sols.
—	—	l'heure, 40 sols.

(1) Des taxes sont perçues à partir de 1760 sur les voitures entrant dans Paris : 19 sols pour les carrosses ordinaires et 12 sols pour les carrosses publics (voitures de la Cour), à 2 et à 4 places.

(2) Prix variable avec le trajet effectué, auquel s'ajoute un pourboire d'au moins 24 sols.

(3) Le voyageur doit, en outre, nourrir le cocher et les chevaux ou payer un supplément de 3 livres.

(4) Si le retour se fait dans la même journée.

(5) Ordonnance du Lieutenant de police du 1er juillet.

(6) Lettres patentes accordant un privilège de 30 années au sieur P. Perreau.

(7) Le tarif de nuit s'applique de 11 heures du soir à 6 heures du matin.

12 av. 1779...	Voitures de place hors Paris	
—	(périmètre de 2 lieues).....	la lieue, 40 sols.
31 mai 1782...	Chaises à porteur dans Paris de	
.... (1)	jour ou de nuit.....	la course, 30 sous.
—	—	la 1re heure, 30 sous.
—	—	les heures suivantes, 24 sous.
—	Chaises roulantes dans Paris, de	
	jour.....	la course, 18 sous.
—	—	la 1re heures, 18 sous.
—	—	les heures suivantes, 16 sous.
—	Chaises roulantes dans Paris, de	
	nuit....	la 1re heure, 20 sous.
—	—	les heures suivantes, 16 sous.
11 nov. 1784..	Voitures de place, tarif de jour .	la course, 30 sols.
.... (2)	—	la 1re heure, 36 sols.
—	—	les heures suivantes, 30 sols.
—	Voitures de place, tarif de nuit..	la course, 36 sols.
—	-	l'heure, 40 sols.
1786.... ...	Voitures de remise.....	au mois, 12 à 15 louis.
—	—	à la journée (3), 10 à 15 livres.
—	—	à la 1/2 journée, 9 liv. 10 sols.
—	Brouettes	la 1re heure, 18 sous.
—	—	les heures suivantes, 16 sous.
—	—	la course, 18 sous.
—	Chaises	la 1re heure, 30 sous.
—	—	les heures suivantes, 24 sous.
—	—	la course, 30 sous.
—	Cabriolets	la journée, 9 à 10 livres (4).

---

(1) Jusqu'à cette date, le tarif des chaises à porteur s'établissait à l'amiable.

(2) Tarif établi par arrêt du Conseil d'Etat à partir du 15 novembre 1784 jusqu'au 30 juin 1785 et prorogé jusqu'au 1er octobre 1786 par un nouvel arrêt du Conseil d'Etat du 19 juin 1785. (Cf. *Les Moyens de transport*, par A. de Foville, page 168 et suiv.

(3) Le pourboire était de 1 livre 10 sols pour la journée ; d'autres suppléments s'ajoutaient à ces tarifs : nourriture des chevaux et du cocher si l'on sortait de Paris ; supplément de 6 livres pour aller à Versailles à cause de la taxe à payer aux propriétaires du privilège des voitures de la Cour.

(4) Et la nourriture du cheval en supplément.

17 août 1787 ..	Privilèges Perreau :	
.... (1)	Fiacres : tarif de jour de 6 heures du matin à 11 heures du soir..	la course, 1 livre 04 sols.
—	—	la 1re heure, 1 livre 10 sols.
—	—	les heures suiv., 1 liv. 05 sols.
	Fiacres : tarif de nuit de 11 h.	
—	du soir à 6 heures du matin ..	la course, 1 livre 10 sols.
—	—	l'heure, 2 livres.
—	Voitures anglaises : tarif de jour.	la course, 1 livre 10 sols.
—	—	l'heure, 1 livre 16 sols.
—	—	les heures suiv., 1 liv. 10 sols.
—	Voitures anglaises : tarif de nuit,	la course, 1 livre 16 sols.
—	—	l'heure, 2 livres 05 sols.
—	—	les heures suiv., 2 liv. 04 sols.
An VIII (2).	Voitures de place à 4 places :	
(11 vendém.)	tarif de jour	la course, 1 fr. 50.
—	—	l'heure, 2 francs.
—	—	les heures suivantes, 1 fr. 50.
—	Voitures de place à 4 places :	
	tarif de nuit	la course, 3 francs.
—	—	l'heure, 4 francs.
—	—	la heures suivantes, 3 francs.
An IX (3)...	Cabriolets	la course, 1 franc.
(16 pluviose)	—	i'heure, 1 fr. 25.
—	—	les heures suivantes, 1 franc.
—	Fiacres	mêmes tarifs que précédemment.
1819 (4).....	Cabriolets	la course, 1 fr. 25.
—	—	l'heure, 1 fr. 50.
—	—	les heures suivantes, 1 fr. 25.
—	Fiacres	mêmes tarifs.

(1) Ordonnance de police fixant tous les tarifs des voitures de place d'après une division en « courses simples » et « courses à des lieux déterminés ». Ces dernières ont chacune un tarif variable entre 2 et 4 livres.

(2) Ordonnance de police (3 octobre 1800) : Les cochers gardés après minuit ont droit à un supplément de 0 fr. 50.

(3) Ordonnance de police (2 février 1801).

(4) Tarifs au 1er janvier 1819, d'après les « Recherches statistiques sur la ville de Paris et le département de la Seine », publiée par l'administration en 1819 et en 1824.

1er juill. 1829..	Cabriolets : tarif de jour.....	la course, 1 fr. 25.
—	—	l'heure, 1 fr. 50.
—	—	les heures suivantes, 1 fr. 25.
—	Cabriolets : tarif de nuit.....	la course, 1 fr. 75.
—	—	l'heure, 2 fr. 50.
—	Fiacres : tarif de jour	la course, 1 fr. 50.
—	—	l'heure, 2 fr. 25.
—	—	les heures suivantes, 1 fr. 75.
—	Fiacres : tarif de nuit	la course, 2 francs.
—	—	l'heure, 3 francs. (1).

Tableaux complets des tarifs en 1841
et
Tableaux comparatifs des tarifs de 1850 à nos jours

(à suivre pages 316 et 317).

---

(1) Nous passons sous silence, dans cette nomenclature, les tarifs édictés par les ordonnances des 20 juin 1804, 31 mars 1817, 25 novembre 1825, 24 décembre 1829, 9 octobre 1835. Ces tarifs reproduisent à peu près sans changements les tarifs cités.

Tableau complet des tarifs de toutes les voitures à Paris au 1er janvier 1841.

DÉSIGNATION DES VOITURES	De 6 heures du matin à minuit			De minuit à 6 heures du matin		
	La course	La première heure	Les heures suivantes	La course	La première heure	Les heures suivantes
1° Voitures de place.						
Fiacres ordinaires et supplémentaires à 2 chevaux et 4 places	1.50	2.25	1.75	2. »	3. »	3. »
Fiacres à 1 cheval et coupés à 2 et 3 places	1.25	1.75	1.50	1.65	2.50	2.50
Cabriolets à 2 ou 4 roues à 2 places	1. »	1.50	1.25	1.65	2 50	2.50
Voitures pour les communes contiguës.				Dans Paris après minuit, et pour en sortir; hors Paris, après 7 heures du soir en hiver et 9 heures en été, les cochers ne sont pas tenus de marcher et les prix se traitent de gré à gré.		
Fiacres ordinaires et supplémentaires à 2 chevaux		2.50	2.50			
Fiacres à 1 cheval et coupés		2. »	2. »			
Cabriolets dits de l'intérieur à 2 ou 4 roues		1.75	1.75			
Voitures pour les communes du ressort de la Préfecture de police au-delà des fortifications.						
Fiacres ordinaires et supplémentaires à 2 chevaux		3. »	3. »			
Fiacres à 1 cheval et coupés		2.50	2.50			
Cabriolets dits de l'intérieur à 2 ou 4 roues		2.25	2.25			
2° Voitures de remise.						
Carrosses : à l'intérieur de Paris	2. »	2.50	2.50		3. »	3. »
Carrosses : à l'extérieur (en dedans du mur fortifié)		3.50	3.50			
Carrosses : à l'extérieur (en dehors du mur fortifié)		4. »	4. »			
Coupés : à l'intérieur de Paris	1.50	2. »	2. »		2.50	2.50
Coupés : à l'extérieur (en dedans du mur fortifié)		3. »	3. »			
Coupés : à l'extérieur (en dehors du mur fortifié)		3.50	3.50			
Cabriolets : à l'intérieur de Paris	1.50	2. »	2. »		2.50	2.50
Cabriolets : à l'extérieur (en dedans du mur fortifié)		2.50	2.50			
Cabriolets : à l'extérieur (en dehors du mur fortifié)		3. »	3. »			
Location à la journée	20 à 36 fr.					
Location au mois	400 à 500 fr.					

Tableau comparatif des tarifs de 1850 à nos jours.

DATES de l'application des tarifs.	CATÉGORIES des VOITURES	VOITURES à 2 PLACES				VOITURES à 4 PLACES			
		LE JOUR (1)		LA NUIT (1)		LE JOUR		LA NUIT	
		La course	L'heure	La course	L'heure	La course	L'heure	La course	L'heure
15 sept. 1850..	Cabriolets à 2 roues.	1 10	1.50	1.75	2.50				
	V. à 2 places	1.25	1.75	1.75	2.50				
	V. à 4 places					1.50	2 »	2 »	3 »
10 juil. 1857 (2)	V. prises sur la voie publique (fiacres et v. de remise).....		1.80		3 »		1.80		3 »
7 nov. 1857 ...	Id.	1.10	1.50	1.75	2 50	1.25	1.75	1.75	2.50
24 déc. 1857...	Id.	1.25	1.75	2 »	2.50	1.40	2 »	2 »	2.50
	V. de remise proprement dites...	2 »	2.25	2.50	3 »	2 »	2 25	2.50	3 »
24 mai 1866...	V. prises sur la voie publique (fiacres et v. de remise).....	1.50	2 »	2.25	2.50	1.70	2.25	2.50	2.75
	V. de remise proprement dites	1.80	2.25	3 »	3 »	2 »	2.50	3 »	3 »
30 août 1872...						1.85	2.50	2.50	3 »
15 fév. 1876...	V. prises sur la voie publique..... . .					2.50	3 »	3 »	3.50
	V. de remise.....						3 »		
14 mai 1877. .	V. prises sur la voie publique (landaus).					2.50	3 »	3 »	3.50
	V. de remise.....						3 »		
17 sept. 1877..	V. prises sur la voie publique.....					2 »	2.50	2.50	2.75
	V. de remise.....					2.25	2.75	3 »	3 »
	V. prises sur la voie publique et sortant de Paris ou y rentrant (fiacres et v. de remise)		2.50				2.75		
		DE JOUR		DE NUIT		DE JOUR		DE NUIT	
		1er kil.	kil. suiv.	Plus-value fixe		1er kil.	kil. suiv.	Plus-value fixe (3)	
7 juin 1890....	Projet de tarif hors kilométrique.....	0.75	0.25	0 50		1 »	0.30	0.50	
Tarifs 1912 (4).	Landaus à 4 places et v. à places					1.25	0.40	0.50	

(1) Le tarif de jour s'applique en été (31 mars au 1er octobre) de 6 heures du matin à minuit et en hiver (1er octobre au 31 mars) de 6 heures du matin à 10 heures du soir.

(2) Tous les tarifs de 1857 ont été édictés par la Préfecture de police ; les autres l'ont été par la Préfecture de la Seine.

(3) L'entrée ou la sortie des fortifications donne lieu à un supplément fixe de 0.50. Pour les voitures laissées hors de l'enceinte fortifiée, il est dû une indemnité fixe de retour de 1 franc.

(4) Les tarifs actuels ont été indiqués au cours de notre précédente étude, section IV, p. 297.

CHAPITRE III

LES LIMITES ET LES SANCTIONS DE LA POLICE

SECTION PREMIÈRE

Conditions de légalité des Règlements.

Malgré la précision, on devrait même dire, malgré l'abondance des textes législatifs qui donnent aux Préfets de la Seine et de Police le droit de réglementer la circulation et les voitures de place à Paris, certains arrêtés et ordonnances ont été attaqués devant les tribunaux pour des motifs d'incompétence et d'illégalité.

Déterminons d'abord quels sont les tribunaux qui ont qualité pour statuer : s'agit-il uniquement des tribunaux administratifs ordinaires ? Y a-t-il d'autres tribunaux compétents ?

Nous retrouvons ici, comme pour le pouvoir réglementaire, une dualité. Deux autorités peuvent réglementer la circulation et les voitures. Deux sortes de tribunaux sont compétents pour

juger les contestations relatives à ces règlements, le Tribunal de police et la Cour de cassation dans l'ordre judiciaire, le Conseil d'Etat dans l'ordre administratif. Cette dualité n'est cependant pas absolue, au moins dans ses effets : « Les deux juridictions ne rendent pas des décisions de même nature : le juge de police ne peut que prononcer ou refuser de prononcer une peine, mais non annuler un règlement ; le Conseil d'Etat ne peut qu'annuler ou maintenir un règlement, mais non condamner le contrevenant (1). » Il n'y en a pas moins *deux* juridictions compétentes. Le Conseil d'Etat conserve en cette matière sa compétence administrative générale et ordinaire. Les tribunaux judiciaires ont ici une compétence spéciale et extraordinaire qui leur est accordée par l'article 471 du Code pénal.

---

(1) Laferrière. *La Juridiction administrative*, tome I, p. 504.

Comparez note J.-A. Roux, sous l'arrêt de la Cour de cassation du 2 août 1907. Sirey, 1912, I. 177 :

« ... En matière de règlements de police, la Cour de cassation juge de la légalité, ne saurait avoir une jurisprudence aussi souple ni aussi étendue que le Conseil d'Etat, qui est juge en même temps de l'opportunité et qui peut, en annulant l'arrêté de police, renvoyer indemne le contrevenant, que la Cour de cassation, tenue de respecter l'arrêté, est obligée de condamner.

« L'antagonisme des solutions, l'opposition absolue dans l'interprétation d'une même disposition législative, ont quelquefois surpris et quelque peu choqué les auteurs.

« Un grand nombre d'explications en ont été proposées : la différence des origines et du caractère des deux juridictions, l'emploi par elles de méthodes différentes, de la méthode subjective et de la méthode objective ; on a prétendu que le Conseil d'Etat était juge du fait, en même temps que juge du droit, tandis que la Cour de cassation n'examinait que le droit..... »

En somme, il paraît préférable de constater que les mêmes pouvoirs n'appartiennent pas à la Cour de cassation et au Conseil d'Etat et de rattacher à une différence d'attributions la diversité de leurs décisions.

Les termes de cet article précisent, nous semble-t-il, l'étendue des pouvoirs du Tribunal judiciaire : il ne peut ordonner l'application d'un règlement que si ce règlement a été « légalement fait ». Il a donc le droit d' « apprécier » ce règlement, c'est-à-dire de décider de sa légalité. En d'autres termes, il a sur ce point des pouvoirs analogues à ceux d'un tribunal administratif (1).

Quelle que soit la juridiction qui statue, l'acte administratif sera « apprécié ». Le Conseil d'Etat examinera l'acte *en lui-même*, les tribunaux judiciaires devront l'examiner également *en lui-même* avant d'en autoriser l'application. Ils ne pourront même pas, d'après M. Laferrière, se dessaisir en faveur des tribunaux administratifs ou être dessaisis par l'administration.

« L'administration qui exerce ou fait exercer « la poursuite ne peut pas, dans ce cas, revendi- « quer le droit d'apprécier elle-même la légalité « de son acte. Après avoir mis en mouvement la « juridiction répressive, elle ne peut pas deman- « der à la partager : elle livre au juge son acte « tout entier par cela seul qu'elle lui demande « d'en assurer l'exécution la première (2). »

---

(1) Cr. Cass., 9 août 1828, D. 1828, 1, 375 ; S. 1829, 1, 27. « Les juges de police n'ont qu'une seule question à examiner, celle de savoir si ces règlemens sont dans la sphère des attributions de l'autorité dont ils sont émanés et sont d'ailleurs conformes aux lois qui déterminent la nature, l'étendue et les limites de ces pouvoirs..... ». Crimin. rej. 24 avril 1845 aff. Esnault, D. P. 45, 4, 47 ; S. 46, 1, 156. Crim. cass., 29 janv. 1885, aff. Duclou du Teillot.

(2) Laferrière. *La Juridiction administrative*, 2e édition, livre III, chap. VI, § 2, p. 635.

Dans le cas où le Tribunal de police est seul saisi, aucune difficulté ne se présente donc. Mais il peut arriver que l'arrêté litigieux soit porté en même temps devant la juridiction administrative. Que résultera-t-il de ce dualisme de juridictions compétentes pour apprécier la validité d'un même acte ? Si, par exemple, le Conseil d'Etat refuse d'annuler un acte administratif en décidant qu'il est légal, et que la juridiction judiciaire refuse au contraire de prononeer une peine pour contravention à cet acte, motif pris de ce qu'il est déclaré illégal ? L'acte continuera à exister, mais si on contrevient à ses dispositions, aucune sanction ne sera appliquée. Cette situation anormale subsistera cependant, car il n'y a, en droit, aucun moyen de sortir de « cette impasse » (1). Sans doute, en fait, une transaction interviendra et l'une ou l'autre des juridictions évoluera dans le sens de l'annulation ou de l'application, mais cette solution n'est pas obligatoire : cet inconvénient de la double compétence est néanmoins compensé par un avantage qui peut permettre d'en désirer le maintien ; d'autre part, il est possible, jusqu'à un certain point, de la justifier.

En effet, les règlements contiennent des sanctions pénales : si l'application de la peine est confiée à des tribunaux de police, il est nécessaire, *au point de vue pratique*, qu'ils puissent appré-

---

(1) Berthélemy. *Traité de Droit administratif*, 5e édition, p. 893, note 4.

cier la légalité de ces règlements (1). *Au point de vue théorique :* « il y a une telle connexité entre l'exercice de la juridiction répressive et la vérification des prescriptions ou des défenses dont elle doit assurer la sanction, que le même droit devrait être reconnu à l'autorité judiciaire, *même en l'absence d'un texte qui le lui réserverait* (2). »

Les auteurs sont donc très affirmatifs sur la nécessité d'accorder aux tribunaux judiciaires le droit d'apprécier la légalité de l'acte.

Au contraire, sur le question de savoir pourquoi on a accordé à des tribunaux judiciaires une compétence en la matière, les opinions sont divisées. M. Laferrière estime que la compétence judiciaire dérive « des droits qui sont inhérents à l'exercice de la justice pénale, et en vertu desquels les tribunaux de répression ont, en principe, plénitude de juridiction sur toutes les demandes et exceptions tendant à l'application ou à la non application des peines (3). »

M. Berthélemy déclare au contraire que les actes réglementaires sont, parmi les actes administratifs qui impliquent une autorité propre, les plus importants, et s'étonne de ce que « ce sont précisément ceux-là que la loi soustrait par-

---

(1) Sans cette possibilité d'appréciation, la répression eût été continuellement entravée par le soulèvement de la question préjudicielle de légalité devant les tribunaux administratifs.

(2) Laferrière. *La Juridiction administrative*, t. I, p. 481, 2e édition. Voy. également sur ce point : Aucoc. *Conférences*, 3e édit., t. I, p. 501 ; Ducroc. *Cours de Droit administratif*, 6e édit., t. I, n° 655.

(3) Laferrière, *ouvr. cité*, p. 483.

tiellement à la juridiction administrative, — laquelle serait, semble-t-il, naturellement compétente » (1).

Nous pensons que la multiplicité des contrevenants aux arrêtés et la fréquence des contraventions doivent être prises en considération. La rapidité de la répression est toujours à désirer. Si les tribunaux de simple police jugent plus rapidement, plus facilement que les tribunaux administratifs, pourquoi leur enlèverait-on cette compétence?

D'autre part, les administrés qui se croiraient lésés par une décision du tribunal judiciaire peuvent toujours attaquer le règlement qui les condamne devant le tribunal administratif (2).

Il nous semble donc que la suppression du dualisme de compétence ne s'impose pas, puisque cette double compétence ne porte atteinte à aucun droit et n'enlève aucune garantie.

*
* *

La conséquence principale de cette double compétence a été la création d'une double jurisprudence, celles des tribunaux administratifs et celle des tribunaux judiciaires.

---

(1) Berthélemy. *Droit administratif*, 5e édition, p. 892. — Comp. Hauriou. *Précis de Droit administratif*, p. 933, 934 alinéa 2, 935 note 1 alinéa 2, et suiv.

(2) Cependant, dans ce cas, la contravention punie par le tribunal de police subsistera, même si l'arrêté qui était la base de la condamnation du tribunal judiciaire est annulé par l'autorité administrative. Le jugement du tribunal de police ou de la Cour de cassation ne pourra être annulé que par une procédure en révision. Il serait peut-être désirable que, dans le cas d'annulation d'un arrêté par le Conseil d'Etat, les condamnations prononcées par les tribunaux judiciaires pour infractions à cet arrêté, tombent d'elles-mêmes.

Les décisions de ces tribunaux constituent un ensemble de règles qui déterminent la légalité ou l'illégalité des arrêtés municipaux sur la circulation et les voitures.

Tout d'abord, il est définitivement reconnu que l'autorité municipale a incontestablement le droit, lorsqu'il s'agit d'assurer la sécurité de la voie publique, de prendre certaines mesures de protection, d'un caractère absolument général s'appliquant à toutes les voitures (1). L'autorité municipale peut réglementer la circulation et les voitures de place comme elle l'entend, sous cette réserve que les mesures édictées intéressent la sécurité publique et soient générales. Le droit reconnu aux maires à cet égard est même si étendu qu'ils peuvent, alors même qu'un décret est rendu sur une matière, prendre des décisions plus rigoureuses que celles édictées par le décret (2).

---

(1) C. E., 5 mai 1899, aff. Cook et Ansaldi, D. P. 1900. 3. 81; Lebon, 1899, p. 338. Cass. cr., 4 février 1898, aff. de Porthes et Booth, D. P. 1899. 1. 261; S. 99. 1. 198. Cass. cr., 10 nov. 1900, aff. Mialon, D. P. 1901. 1. 287. Cass. cr., 29 janv. 1903, aff. Tourette, D. P. 1904. 1. 158. Cass. cr., 27 fév. 1903, aff. Grenier et Lacleyse, D. P. 1905. 1. 437. Cass. cr., 5 mars 1847, aff. Bert, D. 1847. 4. 37.

(2) Cass. cr., 21 janv. 1905, affaire Marache et Huet : « Le maire peut, légalement, prendre, à raison des nécessités particulières de la circulation locale, un arrêté déterminant pour la commune un maximun de vitesse, inférieur à la vitesse permise par le décret du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles. » Cet arrêt confirme la jurisprudence de la Cour de cassation : arrêt du 15 janv. 1903, D. P. 1904. 1. 534 et 1905. 1. 88. Arrêt de la Cour de cassation du 15 janvier 1903 qui casse un jugement du tribunal de Chalon-sur-Saône du 26 juin 1902, affaire Velghe, D. P. 1904. 1. 534. Cass. cr., 21 janvier 1905, aff. Marache et Huet (trib. de police de Roubaix, jugement du 7 juillet 1904), D. P. 1905. 1. 88. Cons. Etat, 9 août 1889, aff. Roblin et Cie, Lebon, 1889, p. 959.

Au contraire, l'autorité municipale ne peut réglementer les autres voitures (1).

Les tribunaux admettent encore la légalité : des arrêtés ou ordonnances qui fixent les conditions d'âge pour la conduite des voitures de place; — de ceux qui interdisent la maraude; — de ceux qui limitent la vitesse (2), etc.

Dans cette jurisprudence, les arrêts les plus intéressants ou les plus importants sont ceux qui admettent ou refusent le caractère légal aux arrêtés et ordonnances qui limitent le nombre des voitures, fixent le taux des droits de stationnement ou édictent des tarifs. Nous les étudierons successivement en détail.

Sur « la limitation du nombre des voitures », le Conseil d'Etat a statué une première fois, le 19 mai 1865, dans l'affaire Barthélemy.

Celui-ci attaquait devant le Conseil d'Etat une décision du Préfet de la Seine du 27 juillet 1863, qui refusait de l'autoriser à doubler le nombre des voitures de place qu'il exploitait. Cette décision, affirmait-il, portait atteinte aux principes qui régissent la jouissance du domaine public, ainsi qu'à la liberté du commerce et de l'industrie.

---

(1) Cons. Etat, 20 mai 1904, affaire Lamarthonie, Lebon, 1904, p. 409. Cr. cass., 21 déc. 1838. S. 1839. 1. 117. Cr. cass., 17 nov. 1881.

(2) Sur les conditions d'âge, la maraude, la vitesse. Cf. : Cr. cass., 27 fév. 1903, aff. Merle et Bert, D. P. 1905. 1. 437. Cass. cr., 10 nov. 1900, affaire Mialon, D. P. 1901. 1. 287. Cet arrêt décide que la prescription applicable à toute voiture de marcher « au pas » dans une ville est légale. Voy. aussi Cass. cr., 21 janvier 1905, D. P. 1905. 1. 88.

En interdisant à des entrepreneurs de transports l'accès des rues et places pour la circulation et le stationnement de nouvelles voitures, le Préfet de la Seine avait agi non dans un intérêt général de police, mais en vue de l'intérêt privé de la Compagnie Impériale des voitures de Paris, et par conséquent sa décision était illégale.

Le ministre de l'Intérieur soutenait au contraire que *le stationnement* sur des points déterminés de la voie publique *constitue une occupation privative* d'une partie du domaine municipal; que l'autorité administrative a toujours le droit d'interdire cette occupation privative, et que, par suite, la décision du préfet était légale, même si elle était motivée par les termes du contrat conclu avec la Compagnie Impériale, concessionnaire d'un monopole de stationnement.

Le Conseil d'Etat admit la légalité de la décision préfectorale, mais ne voulut pas examiner si elle était conforme ou non à la liberté du commerce et de l'industrie. M. le commissaire du gouvernement Aucoc rejeta de même l'examen de la question du monopole, de son intérêt et de sa légalité.

Selon lui, un seul point était à retenir : « l'occupation indéfinie de la voie publique ». Nul n'a le droit de faire stationner d'une manière permanente une voiture sur la voie publique. L'administration est seule juge des cas dans lesquels elle croit devoir accorder à cet effet une autorisation, et, si mauvais que puissent être les motifs qu'elle

donne en la refusant, elle ne commet pas d'excès de pouvoir. Elle ne fait qu'user des pouvoirs de police qui ont été conférés à l'autorité municipale par la loi des 16-24 août 1790, dans l'intérêt de la sûreté et de la commodité de la circulation (1).

On a prétendu (2) que depuis le décret du 23 mai 1866, ainsi conçu : « Tout individu a lafaculté « de mettre en circulation dans Paris des voitu- « res de place... » le Préfet n'avait plus le pouvoir de limiter le nombre des voitures. Sans doute, le Préfet ne peut plus soumettre les loueurs à une autorisation de mise en circulation comme avant 1866, mais l'arrêt du Conseil d'Etat n'est pas en contradiction avec le décret de 1866. Il décidait en effet que l'autorisation de laisser stationner une voiture de place n'était pas une question de monopole, mais que c'était uniquement une question de circulation. Or, l'autorité municipale a incontestablement le droit, en 1912, comme en 1866, comme depuis la loi des 16-24 août 1790, de réglementer la circulation. Par conséquent, une décision du Préfet de la Seine qui refuserait une autorisation de stationnement serait légale (3).

Il en résulte, et cette solution serait peut-être

---

(1) Cf. Lebon. *Arrêts du Conseil d'Etat*, 1865, p. 537.

(2) Dalloz. *Codes annotés des Lois Politiques et Administratives*, tome III, v° Voirie, n° 9990.

(3) Au contraire, l'interdiction de mettre « en circulation » des voitures serait illégale, parce que contraire au décret de 1866.

La légalité de l'interdiction de stationner a toujours été reconnue par la Cour de cassation dans ses arrêts, et même la légalité de l'interdiction

désirable à Paris, étant donné l'encombrement des voies publiques, que l'administration pourrait limiter pratiquement le nombre des voitures de place (1), d'autant mieux que le nombre de celles qui sont autorisées à stationner est bien supérieur à la capacité des stationnements.

La seconde décision d'espèce intéressante est celle qui concerne le « stationnement ». Nous avons indiqué qu'à la suite d'un traité avec une Compagnie à laquelle l'administration accordait un monopole, il avait été décidé que chaque voiture de place paierait un droit de stationnement.

Ce droit de stationnement n'était pas nouveau.

---

pour certaines voitures de s'arrêter pour prendre et déposer des voyageurs.

Voyez notamment Cass. crim., 1er août 1884 (arrêt Marceau), S. 86. 1. 238 et Cass. civ., 15 juillet 1889 (Cotty c. Comp. Gén. des Omnibus), S. 91. 1. 521.

Il y a lieu de remarquer que tous les arrêts rapportés dans une note sous l'arrêt précité se réfèrent aux transports en commun, sauf l'arrêt du 4 mars 1836 qui déclare légale et obligatoire une ordonnance du préfet de police du 18 septembre 1828 faisant défense à toutes entreprises de voitures circulant dans l'intérieur de Paris, autres que celles munies de la permission du préfet de police, de faire arrêter leurs voitures sur la voie publique pour prendre et décharger des voyageurs.

Cet arrêt se justifie pleinement : en effet, la liberté du commerce et de l'industrie, et spécialement la liberté de l'industrie des transports, comporte une limitation nécessaire, celle de subir l'application des règlements de police légalement faits par l'autorité compétente. Or l'autorité municipale dans les villes et communes, le Préfet de police à Paris ont le droit de prendre des arrêtés pour tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage sur la voie publique. Ces pouvoirs de police permettront de réglementer l'exercice de l'industrie des transports dans l'intérêt de la libre circulation et spécialement d'interdire le stationnement dans les rues aux entreprises non spécialement autorisées à cet effet.

(1) En effet, on ne conçoit pas qu'une exploitation de voitures de place soit possible sans autorisation de stationnement, ce qui exigerait que les voitures soient perpétuellement en mouvement.

Il avait été établi dès 1808 (1) et était généralement considéré comme un droit de location, au profit de la Ville, des divers emplacements affectés au stationnement des voitures.

De 1866 à 1893, ce droit avait été de 1 franc par jour et par voiture, soit 365 francs par an, lorsqu'à la suite d'un rapport présenté par M. Pierre Baudin, rapporteur général, au nom du Comité du budget et du contrôle, le Conseil municipal de Paris délibérait (2) : « Le droit du stationnement « des voitures publiques de place et de remise est « porté de 1 franc à 1 franc 05 centimes par jour « à partir du 1er janvier 1896 ».

Le Préfet de la Seine prenait immédiatement (3) un arrêté approuvant la précédente délibération du Conseil municipal.

Cet arrêté visait une précédente délibération du 13 juillet 1855 qui avait « fixé à 365 francs le droit annuel de « location » à payer pour chaque voiture autorisée à stationner sur la voie publique, et celle du 9 avril 1866, mais sans rappeler les circonstances qui l'avaient précédé (4).

La Compagnie Générale des Voitures refusa de se soumettre à l'arrêté préfectoral et de payer un

---

(1) Cf. Décret impérial du 9 juin 1808, article 5 : « Il sera perçu, *à titre de location*, des diverses places et autres portions de la voie publique affectées au stationnement... » Cf. aussi les Ordonnances royales des 23 octobre 1816, 30 décembre 1818, 22 juillet 1829.

(2) Délibération du 29 décembre 1895.

(3) Arrêté du 31 décembre 1895.

(4) Au moment de la suppression du monopole, et après la sentence d'arbitrage. V. nos développements sur ce point p. 127 et suivantes.

droit de stationnement de 1 fr. 05 par voiture et par jour. Elle fit à la Ville de Paris des offres réelles de versement d'une redevance de 3,5 francs par an et par voiture en circulation, déclarant que l'arrêté était illégal, attendu que la sentence d'arbitrage de 1866 avait fixé les droits de stationnement exigibles par la Ville pour une période de 47 années.

La Ville de Paris refusa à son tour et assigna la Compagnie devant le Tribunal civil en répondant que l'arbitrage de 1866, qui avait fixé l'indemnité due à la Compagnie des petites voitures pour résiliation de son monopole, ne pouvait avoir pour effet de supprimer à la Ville toute liberté d'action et de l'empêcher de fixer le prix de location d'une partie de la voie publique. Le ministère public concluait dans le même sens.

Mais le Tribunal jugea en sens contraire que les offres réelles faites par la Compagnie de verser une redevance de 365 francs par an et par voiture étaient « bonnes, valables et libératoires ».

Ce jugement du Tribunal de la Seine (1) n'était cependant pas un jugement de principe. Il ne mettait pas en doute le droit pour la Ville de fixer comme elle l'entendait le prix de location d'une partie de la voie publique sous la forme d'un « droit de stationnement ».

---

(1) Jugement du 17 décembre 1897 rapporté dans la *Gazette des Tribunaux*, 1898, 2e partie, page 226. Le procès qui l'a précédé est communément appelé par les Compagnies le « procès du Sou », par allusion aux 5 centimes supplémentaires réclamés par la ville.

Il basait sa sentence uniquement sur les faits de la cause. Il considérait que le Conseil municipal de Paris avait délibéré en 1866 avant d'accepter la sentence d'arbitrage et avait reconnu que la sentence arbitrale : 1° maintenait la redevance municipale pour droit de stationnement ; 2° la maintenait à son ancien taux de 365 francs ; qu'après avoir visé ces deux considérants de la sentence arbitrale, il l'approuvait et s'engageait à l'exécuter.

De cet exposé de faits, le Tribunal concluait que « l'intention du Conseil était bien de maintenir « au taux annuel de 365 francs la redevance due « par chaque voiture de la Compagnie mise en « circulation, et ce, jusqu'au jour où l'indemnité, « dont la Ville se reconnaissait débitrice, aurait « été éteinte par le versement des 47 annuités de « 360.000 francs.

« *Qu'on ne saurait s'expliquer autrement le* « *motif pour lequel le Conseil municipal a visé* « *le maintien de la redevance et de son taux* « *actuel.* »

Cette première conclusion du Tribunal ne nous semble pas péremptoire. Nous croyons, au contraire, que le Conseil municipal pouvait viser ces deux considérants de la sentence arbitrale dans un tout autre but que celui de maintenir la redevance au même taux pendant 47 années.

En effet, les droits de stationnement avaient été fixés, 50 ans auparavant, à 75 et 100 francs seule-

ment (1), puis à 160 francs (2). En 1855 (3), ils étaient montés à 365 francs.

Ces textes qui établissaient les droits de stationnement ne les justifiaient que d'une façon générale très incertaine. Le Conseil municipal pouvait craindre qu'on en contestât sinon la légalité, du moins la légitimité. Or, dans leur arbitrage, les trois arbitres, jurisconsultes éminents (4), reconnaissaient la légitimité du droit de stationnement et la régularité de son élévation à 365 francs par une délibération du Conseil.

La haute autorité de cette triple opinion, son puissant intérêt pour la Ville ne sont-ils point des motifs suffisants pour expliquer que le Conseil municipal ait cru devoir mettre en relief dans sa délibération cette partie de la sentence arbitrale?

Dire que le rappel de cette opinion émise par les arbitres constitue, pour le Conseil municipal, un engagement de ne pas élever le droit de stationnement est peut-être excessif, surtout si l'on considère que les arbitres reconnaissaient au Conseil municipal le pouvoir d'élever ce droit par une simple délibération approuvée.

Aussi bien, le Tribunal motivait son jugement par une seconde considération, basée sur des

---

(1) Décret impérial du 9 juin 1808, article 5.

(2) Ordonnance royale du 28 octobre 1816.

(3) Délibération du Conseil municipal du 13 juillet 1855, approuvée par décret du 16 août 1855.

(4) M. de Royer, Premier Président de la Cour des Comptes; M. Devienne, Premier Président de la Cour impériale de Paris; M. Duvergier, Président de la section de l'Intérieur du Conseil d'Etat.

raisons d'équité, et qui nous semble beaucoup plus satisfaisante : « Autoriser la Ville (alors « qu'elle s'était engagée à payer une annuité de « 360.000 francs en rappelant elle-même dans sa « délibération que la sentence arbitrale reposait « sur le maintien de la redevance et de son taux « actuel) à augmenter cette redevance avant « l'extinction de sa dette, ce serait lui permettre, « par une voie détournée, de réduire ou même « d'anéantir l'engagement qu'elle avait librement « consenti et en échange duquel la Compagnie « avait renoncé à son monopole ;

« Qu'il suffit de signaler un pareil résultat pour « condamner la prétention de la Ville. »

En conséquence, la demande de la Ville était rejetée parce qu'elle était de nature à violer les conditions d'exécution d'une sentence librement acceptée par elle.

Mais il ne résulte pas de ce jugement que la fixation du droit de stationnement à 1 fr. 05 soit déniée à la Ville ou que l'arrêté préfectoral soit illégal.

Il est simplement décidé que la Ville ne peut, avant 1913, date de l'expiration de l'exécution de la sentence arbitrale, changer le taux du droit de stationnement qui lui est payé par la Compagnie Générale.

Comment expliquer, remarquera-t-on, que les autres Compagnies et loueurs de voitures continuent à payer un droit de 1 franc par jour et par voiture, et non pas de 1 fr. 05, conformément à

l'arrêté du 31 décembre 1895, si celui-ci n'est pas annulé ?

Plusieurs raisons s'y opposent. Tout d'abord, les Compagnies affirmeraient et, selon nous, à juste titre, qu'elles se sont établies après examen des conditions municipales d'exploitation de leur industrie. Or ces conditions étaient fixées par la délibération du Conseil municipal approuvant le rachat du monopole et pour une durée au moins égale à celle d'exécution de la sentence arbitrale, c'est-à-dire jusqu'en 1913.

De plus, comment pourrait-on admettre que la Ville de Paris, à laquelle le Tribunal de la Seine a refusé le droit de se libérer de l'indemnité due à la Compagnie Générale en élevant le taux du droit de stationnement payé par cette dernière, ait la possibilité d'arriver à cette même libération en augmentant les redevances payées par les autres Compagnies ?

Ce serait favoriser dans des proportions considérables l'exploitation de la Compagnie Générale en lui imposant des charges moins lourdes qu'aux autres Compagnies. Une semblable décision équivaudrait au rétablissement partiel du monopole ; elle serait contraire à la loi de 1791 sur la liberté de l'industrie et contraire au décret de 1866 sur la liberté de l'industrie des voitures de place.

Aujourd'hui, dans une industrie, les charges doivent être égales pour tous : par conséquent, nous concluerons à bon droit, semble-t-il, que jusqu'en 1913 le droit de stationnement est et reste

fixé à 1 franc par jour et par voiture, aussi bien pour la Compagnie Générale que pour toutes les autres Compagnies et loueurs, mais qu'après cette date la Ville reprendra toute sa liberté et aura le droit d'élever ou d'abaisser le taux du droit de stationnement (1).

Enfin, nous examinerons un dernier point de jurisprudence : « la fixation des tarifs ». L'autorité municipale a le droit de fixer les tarifs des voitures de place, malgré le régime actuel de liberté, de libre concurrence.

Les arrêts successifs de la jurisprudence se sont tous reportés à un arrêt de principe du 21 décembre 1838. Le changement de régime dans l'exploitation n'a provoqué aucun changement de jurisprudence, parce que l'arrêt rendu en 1838 s'appuyait sur les dispositions des lois de 1790, de 1791 et de 1837, et que la loi municipale de 1884 a reproduit sur les points décisifs les dispositions des lois antérieures.

---

(1) Sur ce point voyez également l'arrêt de la Cour de cassation du 5 février 1902 (affaire ville d'Alger contre Compagnie des Chemins de fer sur route d'Algérie), SIREY, 1904. 1. 237.

« Les communes tiennent de la loi du 5 avril 1884 le droit d'établir, avec l'approbation de l'autorité supérieure, des taxes de stationnement pour l'occupation des voies publiques dépendant soit du domaine public communal, soit du domaine national ou départemental, et de modifier avec la même approbation les taxes existantes. »

(La Compagnie des Tramways ne discutait d'ailleurs pas ce point, mais s'appuyait sur l'article 34, § 2, de la loi du 11 juin 1880, qui interdit aux communes, lorsqu'elles ont été parties à l'acte de concession, d'imposer ultérieurement des taxes de stationnement non expressément stipulées dans cet acte de concession).

Puisque, aujourd'hui, comme en 1838, ont déclaré les tribunaux, le pouvoir municipal doit assurer la police, la sûreté et la tranquillité dans les rues, il a les mêmes prérogatives et les mêmes droits que ceux qui lui ont été reconnus à cette date, notamment le droit d'édicter des tarifs de voitures de place.

La question s'est présentée pour la première fois, en 1838, dans l'affaire « Dubosc et autres (1) », sous la forme suivante : L'ordonnance de police du 28 août 1837 qui édicte un tarif obligatoire pour les voiture de place est-elle légale?

Les partisans de la négative faisaient observer que les lois du 14 décembre 1789 et des 16-24 août 1790 portaient que les fonctions propres au pouvoir municipal, sont de faire jouir les habitants d'une bonne police et notamment d'assurer « la sûreté et la tranquillité dans les rues », « la sûreté et la commodité du passage »; que, d'autre part, le soin de *réprimer* les délits contre la tranquillité publique, les rixes et disputes, était confié à la vigilance et à l'autorité des corps municipaux, mais que rien dans ces textes ne donnait au Préfet de police le droit de fixer un tarif applicable aux voitures circulant dans Paris.

Discutant en droit, on ajoutait : D'après les textes, l'action de la police municipale est tantôt

---

(1) Arrêt de la Cour de cassation du 21 déc. 1838, S. 1839. 1. 118. — V. *Jur. Gén.*, Dalloz, v° Commune, Reglement admin., Voiture.

préventive, tantôt répressive. Elle est préventive en ce qui intéresse la sûreté et la commodité de la voie publique; elle est *répressive* dans tous les cas de rixes et disputes en public. La distinction est très nette : la loi donne à l'autorité municipale le pouvoir de « réprimer » les rixes.

Il y aura donc excès de pouvoir chaque fois que les corps municipaux se permettront de *prévenir* ce que la loi ne leur donne que le droit de *punir*.

La raison justifie d'ailleurs les termes de la loi. L'action préventive entraîne sans cesse des empiétements sur la liberté des citoyens. Son domaine doit donc être strictement limité aux dangers imminents. On conçoit la nécessité de « prévenir » ces dangers sans en attendre les fâcheux résultats, parce que la société tout entière y est intéressée, parce que ces résultats fâcheux ne seraient pas susceptibles de remède, parce qu'enfin la *répression* serait dénuée du caractère d'exemplarité, l'intention malveillante faisant défaut le plus souvent.

Dans ce cas, c'est à bon droit que l'autorité « préventive » s'exercera. Mais, au contraire, l'autorité « répressive » pourra seule intervenir lorsque le danger ne sera pas public, lorsqu'à l'acte nuisible se joindra l'intention coupable de l'agent. C'est le cas des rixes et tumultes dans les rues. La punition frappera l'abus de liberté et l'intention répréhensible.

Admettre dans ce cas que le pouvoir municipal puisse réglementer préventivement, c'est mettre

la propriété, l'industrie ou le commerce sous l'étroite dépendance de la municipalité. On peut tout réglementer sous le prétexte d'éviter des rixes et des discussions !

La loi dit : L'autorité municipale peut « réprimer » et « punir » les délits contre la tranquillité publique, tels que les rixes et disputes dans les rues ; elle ne charge pas les municipalités de « prévenir » ces délits.

L'ordonnance du Préfet de police tend à cette fin : elle est donc illégale.

Cette argumentation était un peu spécieuse. La Cour de cassation pensa, avec raison selon nous, que dans la réglementation des tarifs des voitures, un intérêt de tranquillité publique était engagé.

En fait, lorsque les voitures marchant à l'heure ou à la course ne sont pas assujetties à un tarif régulier imposé par l'autorité, les cochers cherchent (et arrivent), par tous les moyens possibles, à élever leurs salaires. Avant la publication de l'ordonnance attaquée, il arrivait par exemple qu'après avoir convenu d'un prix au départ, les cochers demandaient, à l'arrivée, un salaire deux fois plus élevé ; ou bien, certains loueurs ayant adopté des tarifs connus du public, celui-ci ne reconnaissait pas toujours les voitures de ces loueurs. Mais il y avait plus : les prix, déjà variables avec les loueurs, changeaient encore, pour un même loueur, certains dimanches, certains jours de fête ou à l'occasion de cérémonies quelconques. Ces variations, cette incer-

titude, en un mot, cette absence d'un tarif, provoquaient sur la voie publique des discussions incessantes, des batailles journalières. Elles causaient des interruptions de la circulation, et, par voie de conséquence, elles troublaient profondément la tranquillité publique.

L'ordonnance du Préfet de police était donc surabondamment justifiée en se plaçant au point de vue des faits.

Au point de vue du droit, en était-il de même?

La loi du 14 décembre 1789 dispose : « ... L'au« torité municipale est chargée de faire jouir les « habitants de la tranquillité dans les rues... » et celle des 16-24 août 1790 « ... L'autorité munici« pale est chargée de réprimer et de punir les dé« lits contre la tranquillité publique, tels que les « rixes et disputes accompagnées d'ameutemens « dans les rues... » Or, l'ordonnance du Préfet de police, relative à un tarif, était très certainement relative à quelque chose qui intéresse la sûreté et la liberté de la circulation sur la voie publique : son premier but était d'assurer cette liberté et cette sûreté. Cette ordonnance n'était donc pas en dehors des attributions du Préfet de police.

La Cour de cassation, dans son jugement, déclarait : « Par cela même qu'elle est chargée d'assu« rer aux citoyens la sûreté et la tranquillité dans « les rues et voies publiques, l'autorité munici« pale a le droit de prescrire tout ce qu'elle juge « utile dans ce but, ainsi que pour le maintien du « bon ordre... Elle peut donc fixer le prix des

« courses dans les voitures qui sont incessamment « tenues à la disposition du public... : en procé- « dant de la sorte, l'autorité municipale ne fait « que *prévenir,* autant qu'il est en elle, les rixes « et les querelles qui résulteraient de l'absence de « cette mesure... L'ordonnance de police du 28 « août 1837 est donc légale et obligatoire ».

Ainsi, la Cour de cassation ne faisait pas état de la distinction établie par les défendeurs, entre « réprimer et punir » d'une part, et « prévenir » d'autre part. Elle décidait que l'autorité municipale pouvait prescrire *tout* ce qu'elle jugeait utile au maintien du bon ordre, et que le fait de prescrire un tarif qui préviendrait les rixes et les querelles répondait parfaitement à ce but...

Cet arrêt de la Cour de cassation a définitivement tranché la question du droit d'établissement des tarifs de voitures de place par les municipalités.

Depuis, les questions d'espèce ont été peu nombreuses, et les arrêts ont tous conclu dans le sens précédemment indiqué par l'arrêt de 1838.

En résumé, les municipalités en France, les préfets de police et de la Seine à Paris, ont le droit de réglementer l'exploitation des voitures de place et notamment d'interdire le stationnement, ce qui aboutit pratiquement à limiter le nombre des voitures, de fixer le taux des droits de stationnement et d'édicter les tarifs applicables à toutes les voitures de place.

SECTION II

Les sanctions.

L'inobservation des règlements par les cochers et les chauffeurs provoque des sanctions de deux espèces différentes qui sont applicables simultanément ou isolément.

La première est une sanction professionnelle et administrative : la comparution du conducteur devant une commission dite « Commission de discipline ».

La seconde est une sanction judiciaire et légale : la comparution devant le tribunal de police.

La première sanction est généralement la seule appliquée lorsqu'un voyageur adresse une plainte contre un cocher.

La seconde est employée lorsqu'un procès-verbal constatant la violation d'un règlement ou d'une ordonnance a été dressé au contrevenant.

Etudions successivement ces deux moyens de répression.

La Commission de discipline des cochers et chauffeurs se compose d'un fonctionnaire de la Préfecture de police, d'un commissaire de police, d'un officier de paix et d'un cocher. Elle se réunit toutes les semaines et examine les plaintes dont

les cochers et chauffeurs sont l'objet. Ces derniers sont toujours appelés à produire leurs explications devant la Commission.

Après avoir entendu la défense des intéressés, la Commission délibère et prend une des décisions suivantes ; 1) Classement de la plainte ; 2) Proposition au Préfet de police d'adresser au conducteur un avertissement ou une réprimande ou de lui retirer son diplôme de capacité professionnelle. Sur 500 plaintes environ que la Commission examine chaque année, on ne compte guère plus de deux ou trois retraits définitifs du diplôme.

Les autres peines disciplinaires et les classements de plaintes sont prononcés dans les proportions suivantes :

ANNÉES	Nombre de cochers cités devant la Commission	PEINES PRONONCÉES									Sans suite — Classées
		Admonestations ou réprimandes	MISE A PIED DE								
			1 jour	2 jours	3 jours	4 jours	5 jours	6 jours	7 jours	8 jours et plus	
1906	558	115	80	44	28	10	21	1	»	68	191
1907	482	72	73	28	44	8	24	3	1	74	155
1908	435	86	48	33	40	8	21	2	»	57	140
1909	444	53	64	36	20	17	22	2	»	48	182

La comparution devant le tribunal de police a lieu, nous l'avons dit, à la suite d'un procès-verbal constatant une contravention. Les agents de la force publique dressent ces procès-verbaux en vertu de la formule d'exécution qui termine les

règlements sur la circulation : « ... Les commis-
« saires de police... sont chargés de tenir la main
« à son exécution par tous les moyens dont ils
« disposent. »

Le tribunal de police prononce le plus souvent les peines d'amendes prévues par les article 471, § 15 du Code pénal :

« Seront punis d'amende depuis un franc jus-
« qu'à 5 francs inclusivement,

« ... Ceux qui auront contrevenu aux règle-
« ments légalement faits par l'autorité adminis-
« trative, et ceux qui ne se seront pas conformés
« aux règlements ou arrêté publiés par l'autorité
« municipale... »

ainsi que par les articles 475, § 3 et 4, pour les amendes de 6 à 10 francs inclusivement et 479, § 8, pour les amendes de 11 à 15 francs inclusivement.

Des amendes sont encore infligées pour contravention à la loi du 2 juillet 1850, dite Loi Grammont, et à la loi du 15 juillet 1845 (art. 19), sur la Police des chemins de fer.

A côté des peines prononcées par le Tribunal de police, l'administration prend quelquefois une mesure spéciale appelée « l'envoi en fourrière » (1).

---

(1) La Fourriere est le dépôt de toutes les épaves des rues de Paris, de tous les animaux ou véhicules qui ne circulent ou ne stationnent pas conformément aux Règlements (Voy. l'intéressante description de la Fourrière dans M. du Camp, *ouvr. cité*, tome I, pages 193 à 196). Le bureau des objets trouvés remplit un but analogue pour les choses inanimées de faible dimension.

L'envoi en fourrière a lieu soit au moment où la contravention est dressée, soit après la condamnation prononcée par le Tribunal de police.

Dans le premier cas, l'envoi en fourrière est une simple mesure de protection pour le public ; dans le second, c'est une saisie particulière qui a pour but de garantir à l'Etat ou à l'administration le paiement des droits qui lui sont dus ou des amendes infligées.

Les cas d'envoi en fourrière sont énumérés dans les articles 31 et 52 de l'ordonnance du 10 juillet 1900 :

Absence de l'estampille de la Préfecture de police ou de la Préfecture de la Seine ;

Estampilles fausses ;

Défaut de présentation du permis de circulation ;

Emploi de chevaux entiers ou atteints d'infirmité ;

Absence de numéros ;

Numéros faux.

En fait, l'envoi à la fourrière tend aujourd'hui à être remplacé par une autre mesure « la conduite des voitures aux domiciles de leurs propriétaires », mesure qui était prévue et ordonnée par les mêmes articles de l'ordonnance de 1900 dans tous les cas où la contravention aux règlements était commise par le cocher :

Abandon et stationnement illicite sur la voie publique ;

Emprunt et prêt de la voiture ;

Papiers de voiture empruntés ou faux ;

Défaut de diplôme ;

Ivresse du cocher ;

Travail à l'heure ou à la course et maraude (pour les voitures de remise).

Refus de conduire un voyageur (voitures de 2e classe).

La voiture est conduite au dépôt le plus voisin de la Compagnie. Celle-ci paie immédiatement les « frais de conduite » dont le tarif est déterminé, et l'instruction du procès-verbal suit son cours.

Les envois en fourière, la conduite chez les propriétaires, et les contraventions sont très nombreuses à Paris.

Sans énumérer les innombrables cas d'application, on peut classer, comme suit, par ordre de fréquence, les principaux motifs des contraventions.

I. *Pour les automobiles* : 1° Fumée et odeur (après avertissement) ; 2° Excès de vitesse et défaut de récépissé ; 3° Défaut d'éclairage ; 4° Défaut de numéro.

II. *Pour les voitures hippomobiles :* 1° Droite non suivie ; 2° Maraude ; 3° Défaut d'éclairage.

Au surplus, les tableaux statistiques ci-dessous pour les années 1908-1909, préciseront le nombre, l'origine et le pourcentage des contraventions.

	ANNÉE 1908		ANNÉE 1909	
	Voitures hippomobiles	Voitures automobiles	Voitures hippomobiles	Voitures automobiles
Nombre de voitures en circulation.	8.784	2.921	8.006	3.883
Défaut d'éclairage	264	480	252	647
Excès de vitesse.....	252	633	132	976
Droite non suivie.....	1.128	300	936	657
Défaut de papiers.....	516	162	180	118
Maraude.....	1.728		876	
Refus de conduire	552		180	
Divers	1.428	680	1.584	187
Fumée et odeurs.....		1.736		4.317
Totaux.....	5.868	3.991	4.140	6.902

Les dernières statistiques de 1911 et de 1912, que nous reproduisons ci-dessous, montrent que le nombre des contraventions a augmenté depuis 1909 dans d'énormes proportions.

Relevés mensuels de contraventions déclarées aux voitures de place automobiles et hippomobiles.

Motifs des contraventions	Septembre 1911	Novembre 1911	Avril 1912
Voitures automobiles :			
Fumées et odeurs.....	85	214	83
Défaut d'éclairage	63	339	131
Excès de vitesse.....	18	417	44
Droite non suivie, barrage forcé.	194	564	165
Maraude	52	91	51
Défaut de certificat de capacité ou de papiers professionnels..	4	79	13
Défaut de récépissés.....	6	56	7
Défaut de numéros.....	3	41	24
Divers	331	576	244
Total.....	756	2.377	762

Motifs des contraventions	Septembre 1911	Novembre 1911	Avril 1912
Voitures hippomobiles :			
Défaut d'éclairage	28	209	89
Excès de vitesse	13	58	27
Droite non suivie, barrage forcé.	189	252	105
Maraude	52	92	33
Défaut de certificat de capacité ou de papiers professionnels	15	45	10
Défaut de récépissés	5	27	5
Défaut de numéros	3	18	12
Divers	222	705	229
Total	527	1.406	540
Total général	1.283	3.783	1 302

Il y a lieu évidemment de tenir compte de l'augmentation du nombre des voitures de place, mais il n'en reste pas moins que les contraventions sont proportionnellement beaucoup plus fréquentes qu'autrefois.

La circulation, d'autre part, n'est en aucune façon améliorée ou facilitée : faut-il donc admettre que la contravention est devenue une peine inefficace ?

Sans aller jusqu'à cette conclusion, il semble néanmoins qu'il soit nécessaire d'apporter des modifications au régime actuel des sanctions.

La contravention, en réalité, ne produit d'effet que sur le cocher ou sur le chauffeur qui est puni. Les autres conducteurs ignorent ce qui se passe à côté d'eux ; souvent même ils taxent d'injustice

la contravention dressée contre leurs voisins : ils n'apprennent et ne comprennent qu'après avoir été eux-mêmes punis.

Il faudrait donc imposer aux conducteurs une connaissance très complète de tous les règlements, exiger d'eux qu'ils en comprennent les motifs, qu'ils en apprécient l'intérêt, qu'ils soient pénétrés de la nécessité de se conformer strictement à ces règlements pour faciliter la circulation générale.

Il faudrait en outre que la Préfecture de police donne aux contraventions la plus large publicité.

En adressant aux journaux la statistique hebdomadaire des contraventions dressées et de leurs motifs, on ferait connaître au public que l'autorité sévit souvent ; on donnerait ainsi un avertissement aux cochers et chauffeurs qui se sentiraient plus surveillés et éviteraient peut-être de commettre la faute pour laquelle leurs camarades ont été frappés.

La pénalité ne serait plus seulement un châtiment ; elle serait aussi un exemple.

Enfin, dans cet ordre d'idées, il serait désirable que le Parlement votât la proposition de loi déposée par M. Pugliesi-Conti le 1er décembre 1909, tendant à appliquer la loi de sursis aux condamnations prononcées par les tribunaux de simple police.

Si les mesures précédemment exposées étaient prises, et notamment si la loi du 26 mars 1891

était appliquée aux contraventions, leur nombre diminuerait vraisemblablement ou, en tous cas, leur efficacité en serait considérablement accrue, et la circulation, dans une certaine mesure, facilitée.

Vu :

Joseph DELPECH.

Vu :

Le Doyen de la Faculté de Droit
de l'Université de Dijon,

E. BAILLY.

Vu et permis d'imprimer :

Dijon, le 3 juin 1912.

Le Recteur de l'Académie,

E. BOIRAC.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages.

Barberet (J.). — *Monographies professionnelles.* — Berger-Levrault, 1887.

Bellet (D). — Chronique des Transports, *Revue Economique Internationale*, Janvier 1908.

Bixio (M.). — *Mémoire de la Chambre syndicale des Entrepreneurs de Voitures de place.* — Paris, Maulde, Doumenc, 1896.

Bulletin de la Société archéologique, historique et statistique « Le Vieux Papier ». — Lille, Lefebvre-Ducrocq.

César-Bru (Ch.). — Note sous arrêt C. Cass. 22 fév. 1909. — Dalloz. 1911. 1. 297.

Colson (C.). — *Tarifs et Transports.* — Paris, J. Rotschild, 1898.

Daremberg et Saglio. — *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines.* V° *carpentum, rheda,* ἅρμα, etc.

D'Avenel (V^te^ G.). — *Le Mécanisme de la Vie moderne. Revue des Deux-Mondes,* année 1903, t. I, p. 580.

De Foville (A.). — *La Transformation des moyens de transport.* — Paris, Guillaumin et C^ie^, 1880.

De Pietra-Santa (J.) — *L'Aide-Mémoire de l'Automobile.* — Paris, A. Munier, 1910.

Du Camp (M.). — *Paris et ses organes.* — Paris, Hachette, 3^e^ édition, 1875.

Grande Encyclopédie (La). V° Voitures, Fiacres, Transport, Circulation, etc.

Gruson. — *L'Impôt des Transports.* — Thèse, Paris, 1898.

Janet de la Guessière (M^e^ François). — *Journal des audiences du Parlement.* — Paris, 1733.

Josserand (L.). — *Les Transports.* — Paris, Arthur Rousseau, 1910 et 1911.

Lavallée (A). — *Revue générale d'administration*, 1900, t. III, p. 386.

Lockert (L.). — *Traité des véhicules automobiles.* — Bibl. scient. du Touring Club de France, Paris, 1896.

Martin (A.). — *Etude sur les moyens de transport.* — Paris, Imprimerie Nationale, 1894.

Martin Saint-Léon (Etienne). — *Histoire des Corporations de métiers depuis leur origine.* — Paris, 1909.

Massard (E.). — *Rapport sur la Circulation générale à Paris* (mai 1910). (Bibl. du Cons. municip. de Paris.)

Morgand (Léon). — *Commentaire de la loi du 5 avril 1884.* — Paris, Berger-Levrault, 3e édit., 1888.

Mossé (Armand). — *Du régime des Transports en commun.* — Thèse, Paris, 1906.

Ordonnance de police du 10 juillet 1900. — Paris, Muzard et Ebin, 1900.

Périssé (L.). — *Les Fiacres automobiles à Paris.* (Bulletin de mars 1908 de la Société des Ingénieurs civils de France. — Paris, 19, rue Blanche.

Perrinjaquet (Jean). — *De la responsabilité des communes en matière de police.* — Thèse, Bordeaux, 1905).

Pinet (Gabriel). *Etude critique du régime fiscal des voitures publiques de terre.* Thèse, Paris, 1906.

Ramée (D.). — *La Locomotion.* — Paris, 1856.

Roux (J.-A.). — Note sous arrêt Cour Cass. 2 août 1907. — Sirey, 1912. 1. 177.

Zens (Albert). — *De la responsabilité du voiturier à raison des accidents de personnes.* — Thèse, Paris, 1896.

Brochures, journaux, revues et documents divers.

Documents communiqués par la Préfecture de police.

— — l'Hôtel de Ville.

— — l'Automobile-Club.

Documents techniques communiqués par différentes Compagnies de voitures de place.

Statuts et rapports des Conseils d'administration de la Compagnie Générale des Voitures à Paris.

Comptes rendus financiers de « La Vie Financière ».

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1

PREMIÈRE PARTIE

L'HISTOIRE DES VOITURES DE PLACE

DÉFINITIONS 24

CHAPITRE PREMIER. — **Historique** 25

SECTION PREMIÈRE. — *De l'origine à l'apparition des premiers véhicules de louage* 25

SECTION II. — *Les premières voitures de louage. — Etude chronologique des privilèges* 33

1° Les chaises à porteur et les chaises roulantes 34
2° Les voitures de place proprement dites 37
3° Les voitures pour la suite de la cour 43
4° Les voitures de remise 47

SECTION III. — *Les voitures de place de la Révolution à nos jours* 52

TABLEAU DES PRIVILÈGES (1617-1789) 64

CHAPITRE II. — **La réglementation et la condition économique des voitures de place de l'origine à nos jours** ... 65

SECTION PREMIÈRE. — *De l'origine à la Révolution* ... 66

§ 1er. — Les origines 66

§ 2. — Les privilèges et la royauté 72

§ 3. — La réglementation 77

1° Les règlements concernant les loueurs 78
2° Les règlements concernant les cochers 82

Section II. — *De la Révolution à nos jours* 87

§ 1er. — Avant la Révolution 87

1° L'ordonnance du 1er juillet 1774..... 90
2° Le cahier des doléances des loueurs de carrosses . 94

§ 2. — Après la Révolution..... 103

1° La création du monopole..... 107
Le Traité de 1862..... 115
2° La suppression du monopole 127

§ 3. — La réglementation..... 139

1° Les règlements concernant les loueurs 139
2° Les règlements concernant les cochers..... 141
3° Les règlements concernant les stationnements ... 143

DEUXIÈME PARTIE

UNE COMPAGNIE DE VOITURES DE PLACE D'AUJOURD'HUI

Préliminaires 149

CHAPITRE PREMIER. — **Organisation intérieure**..... 151

1° Achat, construction, entretien des voitures hippomobiles 153
2° Achat, entretien de la cavalerie 153
3° Achat, entretien des voitures automobiles..... 158
4° Le personnel intérieur de l'exploitation 162

CHAPITRE II. — **L'exploitation**..... 167

1° Les cochers et les chauffeurs des voitures de grande remise... 169
2° Les cochers et les chauffeurs des voitures de place..... 172

Le Mode de Travail des Conducteurs..... 175
A. Le travail à la feuille..... 175
B. Le travail à la planche et le travail à la moyenne 177
C. Le travail au compteur 181

Le Salaire des Conducteurs 191
A. Le barême pour les cochers 192
B. Le barême pour les chauffeurs 193
Les Règlements Intérieurs 205
A. Conditions d'admission. — Le cautionnement. 206
B. Obligations du service 206
C. Responsabilités des conducteurs 208
D. Détermination des recettes 213

CHAPITRE III. — **Les Bilans** 215
L'exploitation et ses résultats depuis 1872 216
Bilans d'exploitation en 1909, 1910 et 1911 223

TROISIÈME PARTIE

LE RÉGIME ADMINISTRATIF DES VOITURES DE PLACE

CHAPITRE PREMIER. — **Les autorités compétentes** .. 235
§ 1er.— Les conseils municipaux et les préfets de police et de la Seine 235
§ 2. — L'inspection de la circulation et la brigade des voitures 247

CHAPITRE II. — **L'objet de la réglementation** 251
Section première. — *Les règlements concernant le matériel, les loueurs de voitures de place, et les cochers et chauffeurs* 254
A. Le Matériel 254
§ 1er.— Prescriptions générales relatives à toutes les voitures de place 254
a) Voitures hippomobiles 254
b) Voitures automobiles 256
§ 2. — Prescriptions spéciales à chacune des catégories de voitures de place 260
1° Voitures de grande remise 260
2° Voitures de place de 1re classe 261
3° Voitures de place de 2e classe 262

B. Les Loueurs des Voitures de place 263
C. Les Cochers et Chauffeurs 265

Section II. — *Le stationnement et la maraude* 272
I. Le stationnement 272
II. Prohibition de la maraude 277

Section III. — *Les conditions de transport et de circulation* 282
I. La circulation à droite 284
II. Les croisements 287
III. Les départs, les arrêts 289
IV. La circulation exceptionnelle 291
a) Le systeme Eno 293
b) La circulation à sens unique 295
c) Les carrefours à giration 295

Section IV. — *Les tarifs* 297
I. Le tarif de voitures hippomobiles 300
II. Les tarifs de voitures automobiles 303

Tableau comparatifs des Tarifs (1623-1912) 310

CHAPITRE III. — **Les limites et les sanctions de la police** 319

Section première. — *Conditions de légalité des règlements* 319

Section II. — *Les sanctions* 342

Bibliographie 351

Imp. L. Marchal, Dijon.

CORRECTIONS

Texte :

Page 6, ligne 8, *au lieu de :* les auteurs donnant ; *lire :* les auteurs donnent.
— 17, — 16, — que l'administration aie ; *lire :* ait.
— 20, — 3, — M. Gauwain ; *lire :* M. Gauvain.
— 43, — 14, — la suite de lacour ; *lire :* de la Cour.
— 65, — 6, — qui l'a suivi ; *lire :* qui l'a suivie.
— 71, — 7, — publiques ; *lire :* publics.
— 106, — 18, — consulté ; *lire :* consultée.
— 109, — 21, — des droits de stationnements ; *lire :* stationnement.
— 129, — 16, — par ce qu'il ; *lire :* parce qu'il.
— 140, — 13, — leur permis de conduire et le rapporter ; *lire :* leurs permis de conduire et les rapporter.
— 152, — 8, — les conducteurs de voitures ; *lire :* des voitures.
— 161, — 3, — voitnres ; *lire :* voitures.
— 168, — 23, — voituses ; — voitures.
— 169, — 6, — Nous les étudierons donc ; *supprimer :* donc.
— 188, — 9, — chaque emploi ; *lire :* emploi.
— 196, — 9, — au stationnement et des points ; *lire :* au stationnement, des points.
— 198, — 22, — les chauffeurs d'automobile ; *lire :* d'automobiles.
— 212, — 4, — le mantant ; *lire :* le montant.
— 218, — 1, — cet essaie ; *lire :* cet essai.
— 221, — 18, — en Belique ; *lire :* en Belgique.
— 222, — 16, — décidée ponr ; *lire :* pour.
— 224, — 12, — approvisionnement généraux ; *lire :* approvisionnements.
— 252, — 7, — de toute sorte ; *lire :* de toutes sortes.
— 269, — 11, — ou soit à la circulation ; *supprimer :* ou.
— 293, — 4, — stionnements ; *lire :* stationnements.
— 321, — 14, — M. Lafferrière ; *lire :* M. Laferrière.
— 324, — 14, — toujonrs ; *lire :* toujours.
— 324, — 19, — aucucun ; *lire :* aucun.
— 324, — 22, — celles ; *lire :* celle.
— 346, — 14, — Les envois en fourière ; *lire :* fourrière.
— 353, — 18, — Tableau comparatifs ; *lire :* Tableau comparatif.

Notes :

— 18, — 2, — M. Barthélemy ; *lire :* M. Berthélemy.
— 51, — 9, — voitures de remises ; *lire :* de remise.
— 136, — 3, — avaient été calculés ; *lire :* calculées.
— 154, — 14, — lui reviennen ; *lire :* lui reviennent.
— 187, — 20, — proroge la date d'application à 3 ans au 1er avril 1899 ; *lire :* proroge de 3 ans la date d'application (1er avril 1899).
— 215 — 4, — statisque ; *lire :* statistique.
— 222, — 11, — par les chevaux, le nombre ; *lire :* par les chevaux, du moins le nombre.
— 252, — 25, — Thèse Bordeaux, 1905 ; *lire :* Thèse, Bordeaux, 1905.
— 253, — 5, — n'a pas pu ; *lire :* n'a pu.